

CCR

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

This material contains information affecting the National Defense of the United States within the meaning of the Espionage Laws, Title 18, U.S.C. Secs. 793 and 794, the transmission or revelation of which in any manner to an unauthorized person is prohibited by law.

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

25X1

COUNTRY East Germany REPORT [redacted]

SUBJECT Deutsche Reichsbahn Signal Book DATE DISTR. **MAY 1960**

NO. PAGES 1

REFERENCES [redacted]

DATE OF INFO. [redacted] 25X1

PLACE & DATE ACQ. [redacted] 25X1

SOURCE EVALUATIONS ARE DEFINITIVE APPRAISAL OF CONTENT IS TENTATIVE

[redacted]

Deutsche Reichsbahn

Signal Book (Signal Buch), printed by Zentrale Drucksachen-Leitstelle

Dresden. (One bound copy)

24/50

[redacted]

25X1

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

25X1

STATE	<input checked="" type="checkbox"/>	ARMY	<input checked="" type="checkbox"/>	NAVY	<input checked="" type="checkbox"/>	AIR	<input checked="" type="checkbox"/>	NSA	<input checked="" type="checkbox"/>	FBI					
-------	-------------------------------------	------	-------------------------------------	------	-------------------------------------	-----	-------------------------------------	-----	-------------------------------------	-----	--	--	--	--	--

(Note: Washington distribution indicated by "X"; Field distribution by "#")

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

11 R 15
DEUTSCHE REICHSBAHN

SIGNALBUCH
(SB)

GÜLTIG VOM 1. APRIL 1959 AN

AUSGABE 1958

Geschäftsführung: Technisches Zentralamt Berlin
Druck: Zentrale Druckmaschinen – Leitstelle Dresden

VERTEILUNGSPLAN

- (1) **Ministerium für Verkehrswesen**
Technisches Zentralamt
Entwurfs- und Vermessungsbüro Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektionen
Baubetrieb der Deutschen Reichsbahn
Sonderbauleitung Bauzüge
Oberste Bauleitung für Elektrifizierung der Deutschen Reichsbahn
Ingenieur- und Spezialschulen
Reichsbahnämter
Reichsbahnausbesserungswerke
Bahnbetriebswerke, Bahnbetriebswagenwerke
Signal- und Fernmeldewerkstätten
Weichen-, Schwellen- und Oberbauwerke
Brückenwerkstätten
Bahnhöfe, Güterabfertigungen
Wagenmeistereien
Signal-, Fernmelde-, Starkstrom- und Fahrleitungsmeistereien
Hochbau-, Brücken- und Bahnmeistereien

Gips- und Zementarbeiten

- Bauarbeiten für Lokomotiv- und Triebwagendienst verwendeten
Gips- und Zementarbeiten
Gips- und Zementarbeiten
Gips- und Zementarbeiten
Gips- und Zementarbeiten

Eingeleitet durch Verzeichnis der Meisterei- und
Werkstättenarbeiten

Inhalt	Seite
Signal Hl 8 Geschwindigkeit 100 km/h auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen	29
Signal Hl 9 Fahrt mit höchstens 40 km/h oder 60 km/h	30
Signal Hl 10 Höchstgeschwindigkeit ermäßigen - „Halt“ erwarten	30
Signal Hl 11 Geschwindigkeit 100 km/h ermäßigen - „Halt“ erwarten	31
Signal Hl 12 Geschwindigkeit 40 km/h oder 60 km/h ermäßigen - „Halt“ erwarten	31
Signal Hl 13 Halt	32
§ 6 Lichtsignale der Berliner S-Bahn (Sv)	33
Signal Sv 1 Fahrt frei - „Fahrt frei“ erwarten	33
Signal Sv 2 Fahrt frei - „Halt“ erwarten	34
Signal Sv 3 Halt - Weiterfahrt auf Sicht	34
Signal Sv 4 Halt	35
Signal Sv 5 Fahrt frei - „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ erwarten	35
Signal Sv 6 Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung - „Fahrt frei“ erwarten	37
Signal Sv 7 Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung - „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ erwarten	37
Signal Sv 8 Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung - „Halt“ erwarten	37
3. Abschnitt. Zusatzsignale an Hauptsignalen (Zs)	
§ 7 Signal Zs 1 Ersatzsignal	38
§ 8 Signal Zs 2 M-Tafel	39
§ 9 Signal Zs 3 R-Tafel	39
§ 10 Signal Zs 4 Richtungsanzeiger	40
§ 11 Signal Zs 5 Geschwindigkeitsanzeiger	41
Signal Zs 6 Einbahnfahrtafel	41
§ 12 Signal Zs 7 Geschwindigkeitsanzeiger	41
4. Abschnitt. Gleisperrsignal (Gsp)	
§ 13 Signal Gsp 1 Halt	42
Signal Gsp 2 Halt	42
Signal Gsp 3 Halt	42

Inhalt	Seite
5. Abschnitt. Zusätzliche Signale bei elektrischer Zugförderung (El)	
§ 14 Allgemeines	47
§ 15 Signal El 1 Ausschaltsignal	47
Signal El 2 Einschaltsignal	48
§ 16 Signal El 3 Bügel ab-Signal	48
Signal El 4 Bügel ab-Ankündesignal	49
Signal El 5 Bügel an-Signal	49
§ 17 Signal El 6 Halt für Fahrzeuge mit Stromabnehmern	50
6. Abschnitt. Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten (Sp)	
§ 18 Signal Sp 1 Nachschieben einstellen	51
Signal Sp 2 Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten	51
Signal Sp 3 Weiterfahrt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten	51
7. Abschnitt. Langsamfahrtsignale (Lf)	
§ 19 Signal Lf 1 Langsamfahrtschilde	53
Signal Lf 2 Anfahrtschilde	55
Signal Lf 3 Anfahrtschilde	55
Signal Lf 4 Anfahrtschilde	56
Signal Lf 5 Anfahrtschilde	58
8. Abschnitt. Schutzhaltensignale (Sh)	
§ 20 Signal Sh 1 Schutzhaltensignale	59
Signal Sh 2 Schutzhaltensignale	59
Signal Sh 3 Schutzhaltensignale	60
Signal Sh 4 Schutzhaltensignale	61
Signal Sh 5 Schutzhaltensignale	61
Signal Sh 6 Schutzhaltensignale	61
9. Abschnitt. Signal für die Zugpfeilsignale (Zp)	
§ 21 Signal Zp 1 Zugpfeilsignale	62
Signal Zp 2 Zugpfeilsignale	62
Signal Zp 3 Zugpfeilsignale	62

	Seite
Signal Zp 4 Bremsen losen	71
Signal Zp 5 Notsignal	71
§ 29 Hornsignale	71
Signal Zp 6 Kommen	71
Signal Zp 7 Warten	72
Signal Zp 8 Grenzzeichenfrei	73
§ 30 Abfahrtsignale	73
Signal Zp 9 a Signal der Aufsicht	73
Signal Zp 9 b Signal des Zugführers	74
§ 31 Fahrtregelungssignale	74
Signal Zp 10 K-Scheibe	75
Signal Zp 11 L-Scheibe	75
§ 32 Bremsprobensignale	76
Signal Zp 12 Bremse anlegen	76
Signal Zp 13 Bremse lösen	77
Signal Zp 14 Bremse in Ordnung	77
10. Abschnitt. Aufforderungssignale zum Pfeifen und Läuten (Pl)	
§ 33 Allgemeines	79
§ 34 Pfeiftafeln	79
Signal Pl 1 Pfeiftafel vor Güterpunkten	79
Signal Pl 2 Pfeiftafel vor Weichen	79
§ 35 Durchläufterafeln	79
Signal Pl 3 Durchläufterafel	79
Signal Pl 4 Durchläufterafel	79
11. Abschnitt. Signale für den Rangierdienst (Ra)	
§ 36 Rangiersignale	80
Signal Ra 1 Warnsignal	80
Signal Ra 2 Haltsignal	80
Signal Ra 3 Vorwärts	80
Signal Ra 4 Zurück	80
Signal Ra 5 Halt	80

Inhalt	Seite
§ 37 Abdrückssignale	86
Signal Ra 6 Halt	87
Signal Ra 7 Langsam abdrücken	88
Signal Ra 8 Mäßig schnell abdrücken	88
Signal Ra 9 Zurückziehen	89
§ 38 Signal Ra 10 Rangierhalttafel	89
§ 39 Signal Ra 11 Rangierhaltsignal	90
§ 40 Signal Ra 12 Rangierfahrtsignal	91
12. Abschnitt. Weichensignale (Wn)	
§ 41 Allgemeines	93
§ 42 Signale für einfache Weichen und einfache Kreuzungswichen	93
Signal Wn 1 Gerader Zweig	93
Signal Wn 2 Geheimer Zweig	94
§ 43 Signale für doppelte Kreuzungswichen	95
Signal Wn 1 Einmal links und links nach rechts	95
Signal Wn 2 Einmal rechts und rechts nach links	95
Signal Wn 3 Einmal links und links nach links	96
Signal Wn 4 Einmal rechts und rechts nach rechts	96
13. Abschnitt. Signale an Zügen und Nebenfahrzeugen (Zg)	
§ 44 Signale an der Zugspitze	97
Signal Zg 1	97
Signal Zg 2	99
§ 45 Signale an Zugschluß	99
Signal Zg 3	99
Signal Zg 4	99
§ 46 Signale an Zugschluß von Nebenfahrzeugen (Nz)	99
Signal Nz 1	99
Signal Nz 2	99
Signal Nz 3	99
Signal Nz 4	99
Signal Nz 5	99

	Seite
15. Abschnitt. Leutesignale (L)	
§ 48 Allgemeines	105
§ 49 Signal L 1 Abflütsignal 1	105
Signal L 2 Abflütsignal 2	106
Signal L 3 Gefahrsignal	106
16. Abschnitt. Rottenwarnsignale (Ro)	
§ 50 Allgemeines	107
§ 51 Signal Ro 1 Vorsicht — Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge	107
Signal Ro 2 Arbeitsgleise räumen	108
Signal Ro 3 Arbeitsgleise schnellstens räumen	108
Signal Ro 4 Fahnnenschild	108
17. Abschnitt. Sonstige Signale (So)	
§ 52 Signal So 1 Erkennungsmast	109
§ 53 Signal So 2 Schachbrettafel	109
§ 54 Signal So 3 Vorsignaltafel	109
§ 55 Signal So 4 Vorsignalbaken	111
§ 56 Signal So 5 Trapeztafel	112
§ 57 Signal So 6 Kreuztafel	112
§ 58 Signal So 7 Schneepflügetafel	113
§ 59 Signal So 8 H-Tafel	113
§ 60 Signal So 9 Haltepunkttafel	113
§ 61 Signal So 10 Baumbocktafel	113
§ 62 Signal So 11 Isolierzeichen	113
§ 63 Signal So 12 Grenzzeichen	113
§ 64 Signal So 13 Gefahrstreifen	113
§ 65 Signale für die Sicherheit an Wegübergängen	
Signal So 14 Warnzeichen	113
Signal So 15 Warnzeichen	113
Signal So 16 Leereschwellenschild	113

	Inhalt
18. Abschnitt. Von den Abschnitten 2 bis 17 abweichende und in ihnen nicht enthaltene Signale	
§ 66 Allgemeines	121
§ 67 Lichthauptsignale (Hl)	121
Signal Hl 100 Halt	122
Signal Hl 101 Fahrt frei	122
Signal Hl 102 Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h oder auf eine durch besondere Anord- nung festgesetzte Geschwindigkeit	122
§ 68 Lichtvorsignale (Vl)	123
Signal Vl 100 „Halt“ erwarten	123
Signal Vl 101 „Fahrt frei“ erwarten	123
Signal Vl 102 „Fahrt frei“ oder „Fahrt mit Geschwindig- keitsbeschränkung“ erwarten	124
Signal Vl 103 „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ erwarten	124
§ 69 Lichtsperrsignal (Lsp)	125
Signal Lsp 100 Haltepunkt mit Lichtsperrsignalen	125
Hauptsignalleistender (Hl)	126
Signal Hl 100 Halt	126
Signal Hl 101 Fahrt frei	126
Signal Hl 102 Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h oder auf eine durch besondere Anord- nung festgesetzte Geschwindigkeit	126

Seite

Anlagen

Anlage 1	Zeiten, in denen die Nachtzeichen anzuwenden sind [§ 1 (5)]	129
Anlage 2	Signalssystem der Lichtsignale HI 1 — HI 13 [§ 5 (6)]	130
Anlage 3	Beispiele für das Signalisieren dicht hintereinander liegender Langsamfahrstellen [§ 19 (8)]	131
Anlage 4	Vorschriften für die Aufbewahrung, Prüfung und den Ersatz von Knallkapsein [§ 28 (14)]	133

Abkürzungen

- ESO** = Eisenbahn-Signalordnung
- BO** = Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
- BOS** = Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
- FV** = Fahrdienstvorschriften
- AzFV** = Anhang zu den Fahrdienstvorschriften und zum Signalbuch
- La** = Übersicht der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten

Unter „Direktion“ ist die Reichsbahndirektion, unter „Amt“ das Reichsbahnamt zu verstehen.

Unter „Lokomotive“ bzw. „Lokomotivführer“ sind alle Triebfahrzeuge bzw. Triebfahrzeugführer zu verstehen.

1. ABSCHNITT

ALLGEMEINES

§ 1

Allgemeine Bestimmungen für die Signale

(1) Das Signalbuch enthält die wesentlichen Vorschriften über die Anwendung der Signale bei der Deutschen Reichsbahn. Es beruht auf der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO), der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (BOS) und auf der Eisenbahn-Signalordnung (ESO).

(2) Die Einführung neuer Signale und Abweichungen von der ESO bedürfen der Genehmigung des Ministers für Verkehrswesen. Abweichungen erfordern auch die Zustimmung des Signalbuches des Reichsbahnverkehrsministeriums für den Verkehrsbereich mit dem die Abweichungen in Kraft treten sollen.

Die Signalbucher sind in der Reichsbahn-Eisenbahn für den Verkehrsbereich des Reichsbahnverkehrsministeriums vorhanden.

§ 1

Allgemeines

(6) Ist in dem in (5) genannten Zeitraum ein Nachtzeichen vollständig oder teilweise erloschen, das Tageszeichen aber zweifelsfrei erkennbar, so gilt das Tageszeichen [s FV § 53 (8)].

(7) Wird im Einzelfall ein Signal nicht deutlich wahrgenommen, so muß die Bedeutung angenommen werden, die die größte Vorsicht erfordert.

(8) Lichtsignale, die für eine Zugfahrt betriebsmäßig ausgeschaltet sind, zeigen ein weißes Licht (Kernlicht).

(9) Lichthaupt- und Lichtsperrsignale sind durch Mastbleche gekennzeichnet.

(10) An einem durch weiß-rot-weißes Mastblech gekennzeichneten Lichtsignal, das erleuchtet ist, ist ein weißes, schiefes Signalfeld zu erwarten. Bei einem schiefen Signalfeld ist der Rang derbleibe zu erwarten. Bei einem Mastblech mit dem Zeichen  ist das Warnzeichen zu erwarten.



(11) An einem durch weiß-rot-weißes Mastblech gekennzeichneten Lichtsignal, das nicht erleuchtet ist, ist ein weißes, schiefes Signalfeld zu erwarten. Bei einem schiefen Signalfeld ist der Rang derbleibe zu erwarten. Bei einem Mastblech mit dem Zeichen  ist das Warnzeichen zu erwarten.



(12) Ein Signal, das durch ein Mastblech mit dem Zeichen  gekennzeichnet ist, ist ein Warnzeichen zu erwarten.

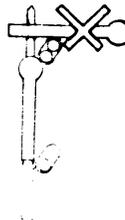
Allgemeines

oder verdeckt. Mastbleche an ungültigen Lichtsignalen sind abzunehmen.

Bei mehreren Lichtsignalen an einem Signalträger (mehrere Signalschirme) werden alle Signale durch das Kreuz ungültig.

Ungültige Weichensignale und Signale an Gleissperren sind zu verdecken.

Beispiele für die Kennzeichnung ungültiger Signale:



2. ABSCHNITT

§ 2

Haupt- und Vorsignale

§ 2

Allgemeine Bestimmungen

(1) Haupt- und Vorsignale zeigen an, ob oder mit welcher Geschwindigkeit Züge den anschließenden Gleisabschnitt befahren dürfen.

(2) Signal-Halt gilt nur für Züge [s. aber § 5 (19)].

(3) Signal-Halt gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(4) Signal-Halt gilt für Züge [s. aber § 5 (19)].

(5) Signal-Halt gilt für Züge [s. aber § 5 (19)].

(6) Signal-Halt gilt für Züge [s. aber § 5 (19)].

(7) Signal-Halt gilt für Züge [s. aber § 5 (19)].

(8) Signal-Halt gilt für Züge [s. aber § 5 (19)].

(9) Signal-Halt gilt für Züge [s. aber § 5 (19)].

(10) Signal-Halt gilt für Züge [s. aber § 5 (19)].

§ 2 und 3

Formhauptsignale

- (3) Die Grundstellung der Hauptsignale ist in der Regel „Halt“. Die Hauptsignale können in der Grundstellung auch „Fahrts zeigen,
 - a) wenn es die Direktion besonders angeordnet hat.
 - b) auf Strecken mit automatischer Blockung und zugbedienten Signalen.
- (6) Vorsignale stehen in der Regel im Abstand des für die Strecke festgelegten Bremswegs vor dem zugehörigen Hauptsignal und sind durch die Vorsignaltafel (Signal So 3) gekennzeichnet [Ausnahmen s § 54 (2)].
Wegen der Ankündigung durch Vorsignalbaken s § 55.
Der Regelbremswegabstand und etwa verkürzte Abstände der Vorsignale von den Hauptsignalen sind im AzFV angegeben.
- (7) Die Vorsignale befinden sich rechts neben oder über dem zugehörigen Gleis.
An den Stellen, wo die Sicht zwischen Vorsignal und Hauptsignal behindert ist, kann ein Vorsignalwechsellicht aufgestellt sein [s §§ 5 (23) und 60 (9)].
- (8) Das Amt kann im Bahnhofsbuch zulassen, daß bei Ausnahmefällen an den Zwischenstationen die Lichtsignale und die Nachtsignale durch Formsignale ersetzt werden können, wenn dies aus betrieblichen Gründen nicht benötigt werden [s über § 3 (2)].

§ 3

Formhauptsignale (Hf)

- (1) Formhauptsignale bestehen aus einem Metallarm, der an einem oder zwei Eisenständern auf dem Signalposten angebracht ist.
- (2) Wenn ein Formhauptsignal in der Grundstellung „Halt“ zeigt, muß der Signalarm horizontal nach rechts stehen.
- (3) Wenn ein Formhauptsignal in der Grundstellung „Fahrts zeigen“ zeigt, muß der Signalarm nach unten stehen.

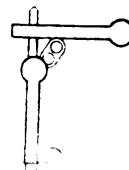
Formhauptsignale

- (4) Die Nachtzeichen der Formhauptsignale sind bei unklarem Wetter auch am Tage anzuwenden, wenn die Tageszeichen auf eine Entfernung von 100 m nicht mehr deutlich erkennbar sind.

(5) Signal Hf 0
Halt!

Tageszeichen
Der Signalfügel – bei zwei-flügeligen Signalen der obere Flügel – zeigt waagrecht nach rechts

Nachtzeichen
Ein rotes Licht



Zs
Gsp
Pl
Sp
Lf
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
.00-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

§ 8

Formhauptsignale

(7) Wegen der Vorbeifahrt eines Zuges am Halt zeigenden Formhauptsignal auf Ersatzsignal s Signal Zs 1 (§ 7) und auf mündlichen Auftrag (M-Tafel) s Signal Zs 2 (§ 8).

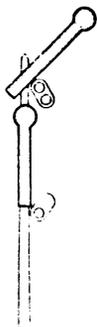
(8)

Signal Hf 1

Fahrt frei!

Tageszeichen

Ein Signalfügel – bei zwei-flügligen Signalen der obere Flügel – zeigt nach rechts aufwärts unter einem Winkel von etwa 45



Nachtzeichen

Ein grünes Licht



(9) Signal Hf 1 zeigt bei zwei-flügligen Signalen den oberen Flügel nach rechts aufwärts unter einem Winkel von etwa 45° an. Bei ein-flügligen Signalen zeigt der Flügel nach rechts aufwärts unter einem Winkel von etwa 45° an.

20

Formhauptsignale

§ 9

(10)

Signal Hf 2

Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h oder auf eine durch besondere Anordnung festgesetzte Geschwindigkeit!

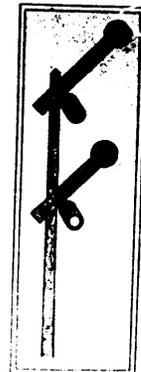
Tageszeichen

Zwei Signalfügel zeigen nach rechts aufwärts unter einem Winkel von etwa 45



Nachtzeichen

Ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht



Das Signal Hf 2 zeigt bei zwei-flügligen Signalen zwei Flügel nach rechts aufwärts unter einem Winkel von etwa 45° an. Bei ein-flügligen Signalen zeigt der Flügel nach rechts aufwärts unter einem Winkel von etwa 45° an.

21
Signale (V)

Zs
Gsp
Hf
Sp
Lf
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Lg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

Vormoorsignale

der Scheibe kann außerdem ein weißer pfeilförmiger Zusatzflügel mit rotem Rand vorhanden sein. Als Nachtzeichen erscheinen ein oder zwei Lichter.

Bei Vorsignalen an Signalbrücken und Signalauslegern befindet sich der Zusatzflügel über der Scheibe.

(2) Die Nachtzeichen der Vorsignale müssen so lange leuchten wie die der zugehörigen Hauptsignale.

(3) Die Nachtzeichen der Signale Vf 0, Vf 1 und Vf 1 2, die an Hauptsignalen stehen, zeigen an Stelle des einen Lichtes in gleicher Farbe zwei nach rechts steigende Lichter.

(4) Das Leuchten der Signallaternen ist von rückwärts durch mattweißes Licht erkennbar.

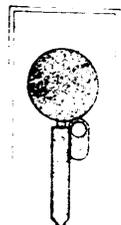
(5) **Signal Vf 0**
„Halt“ erwarten!

Tageszeichen

Die runde Scheibe steht senkrecht. Wo ein Zusatzflügel vorhanden ist, zeigt er mit der Spitze senkrecht nach unten.



Nachtzeichen
Ein gelbes Licht



Vormoorsignale

(6)

Signal Vf 1

„Fahrt frei“ erwarten!

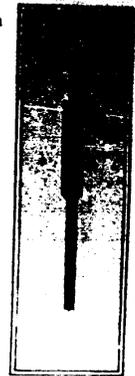
Tageszeichen

Nachtzeichen

Die runde Scheibe liegt waagrecht. Der Zusatzflügel zeigt mit der Spitze senkrecht nach unten.



Ein grünes Licht



Signal Vf 1 2

„Fahrt frei“ oder „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ erwarten!

Tageszeichen

Nachtzeichen

Die runde Scheibe liegt waagrecht. Der Zusatzflügel zeigt mit der Spitze senkrecht nach unten.



Ein grünes Licht



V
Z
G
H
Sp
L
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
B-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

(8) Das Signal VI 1/2 wird an zweibegriffigen Formvorsignalen gezeigt.

(9) **Signal VI 2**

„Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ erwarten!

Tageszeichen

Nachtzeichen

Die runde Scheibe steht senkrecht, der Zusatzflügel zeigt mit der Spitze schrag nach rechts abwärts

Ein grünes Licht und nach rechts steigend ein gelbes Licht



§ 5

Lichthaupt- und Lichtvorsignale (HI)

(1) Lichthaupt- und Lichtvorsignale bestehen aus bei Tag und bei Dunkelheit leuchtenden Lampen, die an einem Signalschirm angebracht sind. Wegen der Kennzeichnung der Lichthauptsignale durch Mastschilder § 1 (9), (10) und (11).

(2) Lichthaupt- und Lichtvorsignale zeigen an,

- a) ob oder mit welcher Geschwindigkeit Züge in den anschließenden Gleisabschnitt einfahren dürfen und
- b) welche Geschwindigkeit am nächsten Signal höchstens erbracht sein darf.

(3) Die durch HI-Signale angezeigten Geschwindigkeiten gelten nur, wenn eine geringere Geschwindigkeit im Fahrplan oder durch andere Zeichen oder durch andere Signale angezeigt

ist. Die durch HI-Signale angezeigten Geschwindigkeiten gelten nur, wenn eine geringere Geschwindigkeit im Fahrplan oder durch andere Zeichen oder durch andere Signale angezeigt ist.

HI
 Sp
 Lf
 Sh
 Zp
 Pl
 Ra
 Wn
 Zg
 Fz
 Lt
 Ro
 So
 HI
 100-102
 VI
 Lsp
 Ha
 Zg
 101-102

(7)

Signal HI 1
Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit!



Ein grünes Licht

(8)

Signal HI 2
Fahrt mit höchstens 100 km/h im anschließenden Weichenbereich, dann mit Höchstgeschwindigkeit!



Ein grünes Licht, darunter ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen

(9)

Signal HI 3
Fahrt mit höchstens 40 km/h oder 60 km/h im anschließenden Weichenbereich, dann mit Höchstgeschwindigkeit!



a) für 40 km/h

Ein grünes Licht, darunter ein gelbes Licht



b) für 60 km/h

Ein gelbes Licht, darunter ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen

Signal HI 4

Bei Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h ermäßigen!

Sv
Zs
Gsp
LI
Sp
Lt
Sh
Zp
PI
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
10-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

(11)



Signal HI 5
Fahrt mit höchstens 100 km/h!

Ein grünes Blinklicht, darunter ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen

(12)

Signal HI 6
Fahrt mit höchstens 40 km/h oder 60 km/h im anschließenden Weichenbereich, dann mit 100 km/h!



a) für 40 km/h

Ein grünes Blinklicht, darunter ein gelbes Licht

b) für 60 km/h

Ein grünes Blinklicht, darunter ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen

(13)

Signal HI 7
Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen!



Ein gelbes Blinklicht

(14)

Signal HI 8
Geschwindigkeit 100 km/h auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen!



Ein gelbes Blinklicht, darunter ein gelbes Licht

Ein grünes Blinklicht, darunter ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen

- Z
- Gsp
- Fl
- Sp
- Lf
- Sh
- Zp
- Pl
- Ra
- Wn
- Lg
- Fz
- Lt
- Ro
- So
- HI
- 100-102
- VI
- Lsp
- Ha
- Zg
- 101-102

(19)

Signal HI 9

Fahrt mit höchstens 40 km/h oder 60 km/h!

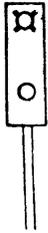
a) für 40 km/h

Ein gelbes Blinklicht, darunter ein gelbes Licht



b) für 60 km/h

Ein gelbes Blinklicht, darunter ein gelbes Licht mit einem gelben Lichtstreifen



(16)

Signal HI 10

Höchstgeschwindigkeit ermäßigen! — „Halt“ erwarten

Ein gelbes Licht



(17)

Signal HI 11

Geschwindigkeit 100 km/h ermäßigen! — „Halt“ erwarten

Ein gelbes Licht, darunter ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen



(18)

Signal HI 12

Geschwindigkeit 40 km/h oder 60 km/h ermäßigen! — „Halt“ erwarten

Ein gelbes Licht

Ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen



Sv
Zs
Gsp
El
Sp
Lf
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

(19)



Signal H1 13
Halt für Züge und Rangierabteilungen!

Ein rotes Licht

- (20) Die Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder erloschenen Lichthauptsignal ist einer Rangierabteilung erlaubt, wenn am Signalschirm oder unmittelbar vor dem Lichthauptsignal Signal Ra 12 (§ 40) erscheint.
Wegen der Vorbeifahrt einer Rangierabteilung am Halt zeigenden Lichthauptsignal, das mit R-Tafel ausgerüstet ist, s. Signal Zs 3 (§ 9).
- (21) Wegen der Vorbeifahrt eines Zuges am Halt zeigenden Lichthauptsignal auf Ersatzsignal s. Signal Zs 1 (§ 7) oder auf mündlichen Auftrag (M-Tafel) s. Signal Zs 2 (§ 8).
- (22) Lichtvorsignale sind zur Unterscheidung von den Lichtsignalen durch die Vorsignaltafel (Signal So 3) gekennzeichnet. Sie sind nicht mit einem Mundbild (§ 10) ausgerüstet.
An einem Lichtvorsignal können nur die Signale H1 7 oder H1 10 erscheinen.
- (23) H1-Signale, die am verkürzten Bremsweg stehen, sind durch ein Mundbild (§ 10) kenntlich gemacht.
Vorsignale sind durch § 27 gekennzeichnet.
Vorsignale sind nicht mit Vorsignaltafel (§ 3) ausgerüstet (Signal So 4) ausgerüstet.



§ 6

Lichtsignale der Berliner S-Bahn (Sv)

- (1) Die Lichtsignale der Berliner S-Bahn sind Signalverbindungen.
Die Lichter links stellen das Hauptsignal dar. Sie zeigen an, ob der unmittelbar hinter dem Signal liegende Gleisabschnitt von einem Zug befahren werden darf oder nicht.
Die Lichter rechts stellen das Vorsignal für das nächstfolgende Hauptsignal dar.
- (2) Die Signale können sich rechts oder links neben oder über dem Gleis befinden.

Die Grundstellung der Signalverbindungen ist im allgemeinen "Licht frei". Bei den Signalen, die eine abweigende oder kreuzende Fahrtrichtung mit der Grundstellung dagegen "Halt", sind dies durch die Richtungspfeile der Grundstellung zu erkennen.

Die Signalverbindungen sind an den Durchgangssignalen anzuordnen, die an einem Hauptsignal stehen, und an den Hauptsignalen anzuordnen, die an einem Vorsignal stehen. Die Signalverbindungen sind an den Hauptsignalen anzuordnen, die an einem Vorsignal stehen, und an den Vorsignalen anzuordnen, die an einem Hauptsignal stehen.

Signal Sv 1

Licht frei - Licht nicht erwarten

Sv
Zs
Sp
Lt
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

56 Lichtsignale der Berliner S-Bahn

(6)

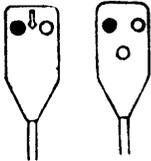
Signal Sv 2

Fahrt frei! — „Halt“ erwarten



Ein grünes, rechts daneben in gleicher Höhe ein gelbes Licht

(7) Wenn mit dem Bremsen schon vor dem Signal zu beginnen ist, erscheint ein senkrechter, nach unten zeigender weißleuchtender Pfeil über dem Signal Sv 2 oder Sv 8 oder nach neuer Bauart ein weißes Licht (Bremslicht) unter dem Signal Sv 2 oder Sv 8.



Der „Bremspfeil“ oder das „Bremslicht“ wird angewandt, wenn die Entfernung zwischen einanderfolgenden Signalen kleiner ist als der Bremsweg für volle Fahrgeschwindigkeit.

(8)

Signal Sv 3

Halt! — Weiterfahrt auf Sicht



Ein weißes Licht über dem Signal Sv 2

(9)

Lichtsignale der Berliner S-Bahn

(10)

Signal Sv 4

Halt!

Ein rotes Licht



(11) Vor Signal Sv 4 hat ein Zug zu halten. Er darf nur vorbeifahren, wenn er dazu durch Ersatzsignal (Signal Zs 1, § 7) oder schriftlichen Befehl oder mündlichen Auftrag (Signal Zs 2, § 8) ermächtigt wird.

(12)

Signal Sv 5

Fahrt frei! — „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ erwarten



Ein weißes Licht über dem Signal Sv 2 und ein weißer Pfeil nach unten und ein weißes Licht unter dem Signal Sv 2

Signal Sv 6

Fahrt frei! — „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ erwarten

- Zs
- Gsp
- El
- Sp
- Lf
- Sh
- Zp
- Pl
- Ra
- Wn
- Zg
- Fz
- Lt
- Ro
- So
- HI
- 100-102
- VI
- Lsp
- Ha
- Zg
- 101-102

3. ABSCHNITT

(14)

Signal Sv 7

Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung! –
„Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ erwarten



Links ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht; rechts daneben in gleicher Höhe die gleichen Lichter

(15)

Signal Sv 8

Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung! –
„Halt“ erwarten



Links ein grünes, senkrecht darunter ein gelbes Licht; rechts in Höhe des oberen linken gelbes Licht

(16) Wegen der Benutzung als oberes Bremslicht, ist die Verwendung dieses Signals (7) verboten.

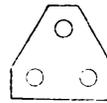
Zusatzsignale an Hauptsignalen (Zs)

§ 7

(1)

Signal Zs 1 – Ersatzsignal –

Am Halt zeigenden Hauptsignal vorbeifahren!



a) Drei weiße Lichter in Form eines A



b) Ein weißes Blinklicht

Zs
Gsp
El
Sp
Lf
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

Zusatzsignale an Hauptsignalen

(5) Der Geschwindigkeitssignal zeigt die Geschwindigkeit von höchstens 30 km/h vor dem Halt. Eine geringere Geschwindigkeit im Fahrplan oder durch Anzeigensignale ist oder durch andere Signale anzeigt wird.

Die Geschwindigkeit gilt vom Hauptsignal ab für den anschließenden Weichenbereich. Ist anschließend kein Weichenbereich vorhanden, darf nach Vorbeifahrt der Zugspitze am Signal mit der zulässigen Geschwindigkeit weitergefahren werden.

(6) Beim Versagen des Ersatzsignals – hierzu rechnet auch das Versagen eines der weißen Lichter des Signals Zs 1 a – muß schriftlicher Befehl zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Hauptsignal ausgestellt werden.

§ 8

(1) Signal Zs 2 – M-Tafel –

Am Halt zeigenden Hauptsignal auf mündlichen Auftrag vorbeifahren!



Eine weiße Tafel mit dem roten M in ihrer oberen Seite

(2) Die M-Tafel ist am zugehörigen Haupt-Lokomotivfahrersignal angebracht.

(3) Der Lokomotivführer darf nur im Notfall des Falles mit einer 40 km/h Geschwindigkeit weiterfahren.

(4) Die Signalanlage ist durch einen Stellwerksbediensteten zu betätigen.

Zusatzsignale an Hauptsignalen

§ 9 und 10

§ 9

Signal Zs 3 – R-Tafel –

Das Halt zeigende Hauptsignal gilt nicht für Rangierabteilungen

(1) *)



Eine rechteckige schwarze Tafel mit weißen Rauten

(2) Die R-Tafel ist am Mast des Hauptsignals angebracht. Soweit die Hauptsignale nicht auf Signalbrücken oder Auslegern angebracht sind, muß sie sich in Pufferhöhe befinden.

Am Halt zeigenden Hauptsignal darf die Vorbeifahrt von Rangierzügen mit Zustimmung des Stellw. die R-Tafel für diese Züge überfahren werden.

§ 10

Signal Zs 4 – Richtungsanzeiger –

Die Fahrstraße führt in die angezeigte Richtung



Gsp
H
Sp
Lh
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Lg
Fz
Lt
Ro
So
Hl
100-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

- (2) Der Richtungsanzeiger ist am Hauptsignal angebracht oder unmittelbar davor aufgestellt. Er gibt in der Regel durch den Anfangsbuchstaben des nächsten größeren Knotenbahnhofs an, für welche Fahrrichtung das Hauptsignal auf Fahrt steht. Er wird auch angewandt, wenn dem Lokomotivführer bei größeren Bahnhöfen die Einfahrt in einen bestimmten Bahnhofsteil (z. B. Rangier- oder Personenbahnhof) angezeigt werden soll.
- (3) Der Richtungsanzeiger kann durch einen Richtungsvoranzeiger angekündigt werden. Dieser hat das gleiche Aussehen und ist am oder hinter dem Vorsignal oder letzten Hauptsignal aufgestellt.

§ 11

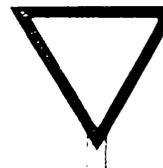
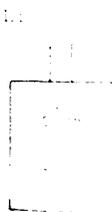
Geschwindigkeitsanzeiger und Frühhaltanzeiger

- (1) Signal Zs 5 — Geschwindigkeitsanzeiger —
Die durch die Kennzahl angezeigte Geschwindigkeit darf vom Hauptsignal ab nicht überschritten werden.



Formsignal

Eine gelbe Kennzahl auf dreieckiger schwarzer Tafel mit weißem Rand. Die Tafel steht in der Regel unmittelbar vor dem Hauptsignal. Bei Dunkelheit ist Signal nachts zu leuchten.



Signal Zs 6 — Frühhaltanzeiger —
Der Einfahrweg ist besonders kurz

Formsignal

Eine auf der Seite stehende dreieckige gelbe Tafel mit schwarzer Beschriftung. Bei beschränktem Sichtvermögen ist Signal nachts zu leuchten.

Lichtsignal

Zwei gelb leuchtende senkrechte Lichtstreifen nebeneinander.

- (3) Die Kennzahlen bedeuten 3 = 30, 6 = 60 km/h Geschwindigkeit.
- (4) Der Geschwindigkeitsanzeiger mit der Kennzahl 3 wird angewandt, wenn ein Zug mit einer Geschwindigkeit von höchstens 30 km/h einfahren soll.
- (5) Die Kennzahl 6 wird nur bei Formhauptsignalen angewandt. Die angezeigte Geschwindigkeit gilt für den anschließenden Weichenbereich.
- (6) Das Formsignal Zs 5 ist bei Dunkelheit beleuchtet, wenn die angezeigte Geschwindigkeit nicht für alle Fahrstraßen gilt.

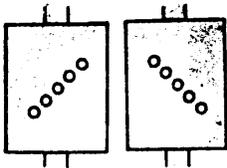
- EL
- Sp
- Lf
- Sh
- Zp
- Pl
- Ra
- Wn
- Zg
- Fz
- Lt
- Ro
- So
- HI
- 100-102
- VI
- Lsp
- Ha
- Zg
- 101-102

§ 12

Zusatzsignale zu Hauptsignalen

§ 12

(1) **Signal Zs 7 – Gleiswechselanzeiger –**
Der Fahrweg führt in das benachbarte durchgehende Hauptgleis



Ein weißleuchtender
schräger Lichtstreifen

- (2) Das Signal zeigt bei Gleiswechselbetrieb an, daß ein Zug gleichmäßig auf das benachbarte durchgehende Hauptgleis überwechseln soll. Es ist am Hauptsignal vor dem Gleiswechsel anzubringen.
- (3) Die Richtung des Lichtstreifens von unten nach oben zeigt die Fahrrichtung in das andere Hauptgleis an.

4. ABSCHNITT

§ 13

Gleisperrsignal (Gsp)

(1) **Signal Gsp 0**
Halt! Fahrverbot!



Ein waagerechter schwarzer
Streifen auf runder weißer Scheibe

Signal Gsp 1
Fahrverbot aufgehoben



Ein schräger schwarzer
Streifen auf runder weißer
Scheibe

Gsp
H
Sp
Lf
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
G
Fz
Lt
Lo
o
H
102
VI
sp
la
g
M1 102

(5) Das Signal ist bei Dunkelheit zu beleuchten. Soweit es der Betrieb zuläßt, kann es nach Anweisung des Amtes (Bahnhofsbuch) unbeleuchtet sein.

(6) Nach Bestimmung der Direktion kann statt der Kastenlaterne ein anderer Signalkörper verwendet werden, der entsprechende Bilder zeigt und nicht erleuchtet wird. Bei Gleisbrückenwaagen genügt eine Blechscheibe, die Signal Gsp 0 zeigt, wenn die Waage nicht befahren werden darf.

(7) Wo die Signalstellung auch rückwärts erkennbar sein soll, sind bei Signal Gsp 0 bei Tage zwei kleine runde Scheiben auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit zwei mattweiße Sternlichter waagrecht nebeneinander zu setzen. Bei Signal Gsp 1 bei Tage eine kleine runde Scheibe auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit ein mattweißes Sternlicht sichtbar.

(8) Signal Gsp 0 hat die Grundstellung (Anzeige) des Signalbuchstaben (26).

(9) Signal Gsp 0 hat die Grundstellung des Signalbuchstaben (26) und des Signalbuchstaben (27) nebeneinander zu setzen. Bei Dunkelheit sind die Sternlichter (26) und (27) nebeneinander zu setzen.

(10) Die Grundstellung des Signalbuchstaben (26) ist die Grundstellung des Signalbuchstaben (27).

(11) Die Grundstellung des Signalbuchstaben (27) ist die Grundstellung des Signalbuchstaben (26).

(12) Die Grundstellung des Signalbuchstaben (26) und (27) ist die Grundstellung des Signalbuchstaben (26) und (27).

(13) Die Grundstellung des Signalbuchstaben (26) und (27) ist die Grundstellung des Signalbuchstaben (26) und (27).

(14) Die Grundstellung des Signalbuchstaben (26) und (27) ist die Grundstellung des Signalbuchstaben (26) und (27).

(15) Die Grundstellung des Signalbuchstaben (26) und (27) ist die Grundstellung des Signalbuchstaben (26) und (27).

(16) Die Grundstellung des Signalbuchstaben (26) und (27) ist die Grundstellung des Signalbuchstaben (26) und (27).

(17) Die Grundstellung des Signalbuchstaben (26) und (27) ist die Grundstellung des Signalbuchstaben (26) und (27).

(18) Die Grundstellung des Signalbuchstaben (26) und (27) ist die Grundstellung des Signalbuchstaben (26) und (27).

(13) Für begleitete Rangierabteilungen gilt das Signal Gsp 1 als Zustimmung des Wärters an den Rangierleiter, sofern der Rangierleiter vor der Verwandlung des Signals das für die Rangierabteilung gültige Signal Gsp 0 wahrgenommen hat [s. aber (16)].

(14) Wenn mehrere Rangierabteilungen vor einem Signal Gsp 0 halten oder sich ihm nähern, gilt der Fahrauftrag oder die Zustimmung nach (12) und (13) nur für die erste Rangierabteilung. Jede folgende Rangierabteilung muß erneut das Erscheinen des Signals Gsp 0 und danach das Signal Gsp 1 abwarten. Bedeutet das Signal Gsp 0, bevor die Spitze einer Rangierabteilung durch vorbeifahren ist, so gelten Fahrauftrag bzw. Zustimmung als zurückgenommen, es muß das erneute Erscheinen des Signals Gsp 1 oder mündlicher Auftrag des Wärters abgewartet werden.

Das Signal Gsp 0 hat die Grundstellung des Signalbuchstaben (26) verbunden mit dem Signalbuchstaben (27) als Fahrauftrag bzw. Zustimmung für den Rangierleiter, wenn die Lokomotive der Rangierabteilung sich als Zustimmung für die Rangierabteilung befindet. Bei dem Auftrag des Rangierleiters, die Lokomotive der Rangierabteilung zu bewegen, ist die Zustimmung des Rangierleiters zu verstehen.

Das Signal Gsp 1 hat die Grundstellung des Signalbuchstaben (26) verbunden mit dem Signalbuchstaben (27) als Fahrauftrag bzw. Zustimmung für den Rangierleiter, wenn die Lokomotive der Rangierabteilung sich als Zustimmung für die Rangierabteilung befindet. Bei dem Auftrag des Rangierleiters, die Lokomotive der Rangierabteilung zu bewegen, ist die Zustimmung des Rangierleiters zu verstehen.



Il
Sp
Lf
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

(17)

Signal Gsp 2
(Glockensignal ist abgelegt)



Ein senkrechter
schwarzer Streifen auf runder
weißer Scheibe

(18) Durch Signal Gsp 2 wird ein Fahrauftrag des Wärters als Rangierleiter oder eine Zustimmung des Wärters an den Rangierleiter nicht erteilt.

Nach rückwärts erscheint bei Tage eine kleine weiße runde Scheibe auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit ein mattes Sternlicht.

5. ABSCHNITT

Zusätzliche Signale bei elektrischer Zugförderung (Ez)

§ 14

Allgemeines

- (1) Die zusätzlichen Signale für den elektrischen Betrieb mit Fahrleitung (Oberleitung oder Stromschiene) kennzeichnen Fahrleitungs-Schutzstrecken, Fahrleitungs-Unterbrechungen, gestörte Fahrleitungs-Abschnitte und das Ende der Fahrleitung.
 - (2) Die Signale bestehen aus einer auf der Spitze stehenden weiß und schwarz umrandeten blauen quadratischen Tafel mit weißen Signalzeichen.
- Wo die Rückseite kein Signal der Gegenrichtung zeigt, ist sie grau.

§ 15

Signale EI 1 und EI 2

(1) Die Signale sind in zwei Arten. An Schutzstrecken zeigt die Rückseite ein Signal EI 1, ein Signal EI 2.

Wo die Signale zum Ausschalten des Ausschaltens der Triebfahrzeuge dienen, zeigen die Signale die Einfahrt in die Schutzstrecke ein Signal EI 1, ein Signal EI 2, ein Ausschaltensignal (EI 1 EI 2) vorhanden.

Die Signale sind in der Dunkelheit beleuchtet.

Signal EI 1 — Ausschaltensignal —
Ausschalten!



Sp
 Li
 Sh
 Zp
 Pl
 Ra
 Wn
 Lg
 Fz
 Lt
 Ro
 So
 HI
 01-102
 VI
 Lsp
 Ha
 Zg

§ 15 Signalanlagen für elektr. Zugförderung

(5) **Signal EI 2 — Einschaltsignal —**
Einschalten erlaubt



Ein geschlossenes weißes U

- (6) Das Signal EI 2 bedeutet, daß der Hauptschalter des Triebfahrzeugs nach Vorbeifahrt am Signal wieder eingeschaltet werden darf. Es befindet sich auf zweigleisiger Strecke rechts, auf eingleisiger Strecke links vom Gleis. Für Fahrten auf falschem Gleis gelten die linken Signale.

§ 16

Signale EI 3, EI 4 und EI 5

- (1) Die Signale sind nicht ortsfest. Sie sind bei Dunkelheit leuchtend.

(2) **Signal EI 3 — Bügel ab-Signal —**
Bügel ab!



Ein waagerechter weißer Streifen

- (3) Das Signal EI 3 befindet sich rechts vom Gleis. Es zeigt die Richtung an, in die der Zug abfahren darf. Es befindet sich auf zweigleisiger Strecke rechts, auf eingleisiger Strecke links vom Gleis. Für Fahrten auf falschem Gleis gelten die linken Signale.
- (4) Das Signal EI 3 befindet sich rechts vom Gleis. Es zeigt die Richtung an, in die der Zug abfahren darf. Es befindet sich auf zweigleisiger Strecke rechts, auf eingleisiger Strecke links vom Gleis. Für Fahrten auf falschem Gleis gelten die linken Signale.

Zusätzliche Signale für elektrische Zugförderung

den Fahrleitungsabschnitt. Den Abstand setzt die Direktion fest. Für Fahrten auf falschem Gleis gelten die linken Signale.

- (5) Auf der Rückseite zeigt das Signal EI 3 das Signal EI 3.

(6) **Signal EI 4 — Bügel ab-Ankündesignal —**
Signal „Bügel ab“ erwarten!



Zwei in der Höhe gegeneinander versetzte waagerechte weiße Streifen

- (7) Das Signal EI 4 befindet sich rechts vom Gleis. Der Abstand vom Signal EI 3 wird von der Direktion festgesetzt.

(8) **Signal EI 5 — Bügel an-Signal —**
Bügel an!



Ein senkrechter weißer Streifen

- (9) Das Signal EI 5 befindet sich rechts vom Gleis. Es zeigt die Richtung an, in die der Zug abfahren darf. Es befindet sich auf zweigleisiger Strecke rechts, auf eingleisiger Strecke links vom Gleis. Für Fahrten auf falschem Gleis gelten die linken Signale.

Sp
Lr
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
VI
Lsp
Ha
Zg

§ 17 Signal für elektr. Zugförderung

§ 17

Signal El 6

(1)



Halt für Fahrzeuge mit Stromabnehmern!

Ein auf der Spitze stehender quadratischer weißer Rahmen mit innenliegendem weißen Quadrat

(2) Das Signal zeigt an, daß Fahrten darüber hinaus für Triebfahrzeuge mit angelegten Stromabnehmern verboten sind.

Es befindet sich

ständig vor den Enden von Fahrleitungen, die vorübergehend vor Fahrleitungsabschnitten, die für längere Zeit außer Betrieb gesetzt sind.

Das Signal wird rechts neben oder über dem Gleis, für dieses gilt, aufgestellt. Den Abstand vom Ende der Fahrleitung bestimmt die Direktion.

(3) Wenn bei einer Gleisverzweigung eines der Gleise keine Fahrleitung hat, so wird dies durch einen Pfeil über dem Signal angezeigt.

Ein Pfeil senkrecht nach oben zeigt an, daß das Gleis keine Fahrleitung hat, ein Pfeil nach rechts zeigt an, daß ein Zweig des Gleises oder bei Krümmungen des Gleises keine Fahrleitung hat.

Ein waagerechter Pfeil zeigt an, nach welcher Seite ohne Fahrleitung abzweigt.

Liegen mehrere Verzweigungen kurz hintereinander, so sind mehrere Gleise keine Fahrleitung zu haben, so sind zwei Pfeile über dem Signal vorhanden.

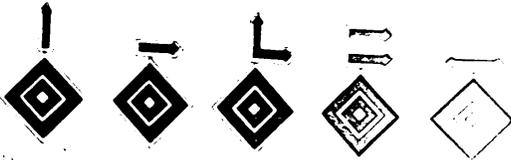


Abb. 17 Signal für elektr. Zugförderung

6. ABSCHNITT

§ 18

Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten (Sp)

(1)



Signal Sp 1
Nachschieben einstellen!

Um 90° nach rechts umgelegtes weißes T auf schwarzer Rechteckscheibe

(2)

Signal Sp 2
Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten!



Quadratische auf der Spitze stehende weiße Scheibe mit schwarzem Rand

Signal Sp 3
Weitfahrt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten!



Um 90° nach rechts umgelegtes weißes T auf schwarzer Rechteckscheibe

- Sh
- Zp
- Pl
- Ra
- Wn
- Zg
- Fz
- Lt
- Ro
- So
- HI
- VI
- Lsp
- Ha
- Zg

118 **Regelung des Verkehrs und Sperrfahrten**

(4) Die Signale sind beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.

(5) Das Signal Sp 1 steht rechts vom Gleis.

Die Signale Sp 2 und Sp 3 stehen vor der Einfahrt in den Bahnhof links vom Gleis.

(6) Nach rückwärts zeigen

Signal Sp 2 bei Tage zwei kleine weiße runde Scheiben auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit zwei mattweiße Sternlichter waagrecht nebeneinander.

Signal Sp 3 bei Tage eine kleine weiße runde Scheibe auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit ein mattweißes Sternlicht.

7. ABSCHNITT

Langsamfahrtsignale (Lf)

§ 19

Signale Lf 1, Lf 2 und Lf 3

(1) Die Signale zeigen Geschwindigkeitsbeschränkungen bei vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen an. Sie dürfen nur auf besonderen Auftrag der zuständigen technischen Dienststelle aufgestellt werden. Die Signale sind nicht ortsfest.

(2) **Signal Lf 1 – Langsamfahrtscheibe –**

Auf dem folgenden, in der Regel durch Anfang- und Endscheibe begrenzten Gleisabschnitt darf die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden.

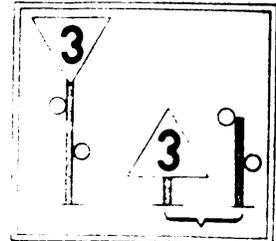
Tageszeichen

Ein weißes Dreieck mit der Spitze nach unten, in dem die Zahl 3 steht.



Nachtzeichen

Unter dem beleuchteten Tageszeichen zwei nach links stehende gelbe Lichter. Bei beschränktem Raum befinden sich die Lichter etwa 15 m vor dem Tageszeichen.



- II
- Sh
- Z
- Pl
- Ra
- Wn
- Zg
- Fz
- Lt
- Ro
- So
- HI
- 190, 192
- VI
- Lsp
- Ha
- Zg
- 101, 102

(3) Die durch die Kennzahl angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, bis das letzte Fahrzeug den Abschnitt verlassen hat.

(4) Als Kennzahlen werden verwendet die Zahlen 1 2 3 4 5 6 7 8 und 9 für 10 20 30 40 50 60 70 80 und 90 km/h Geschwindigkeit. Die Rückseite der Scheibe ist grau.

(5) Die Langsamfahrtscheibe steht in der Regel unmittelbar rechts vom Gleis. Für Fahrten auf falschem Gleis und bei zeitweise eingleisigem Betrieb kann sie auch links stehen. Wenn ein links stehendes Signal Lf 1 auf mehrgleisigen Strecken die Fahrt auf einem Nachbargleis beirren kann, wird auf das Signal verzichtet und der Zug durch Vorsichtsbefehl befohrdet.

(6) Die Langsamfahrtscheibe ist bei Dunkelheit behelfsweise durch Lichter kenntlich gemacht worden soll, daß die gelben Signallichter brennen, zeigen sie rückwärts nach dem Gleis.

(7) Die Langsamfahrtscheibe ist entsprechend den folgenden Bestimmungen zu beaufstellen:
auf Hauptbahnen 700, 1000 oder 1200 mm
auf Nebenbahnen 400 oder 700 mm
von Signal 411 2 abzulesen.

(8) Bei der Befestigung sind zu beachten:
wenn die Scheibe an einem Signal beaufstellt wird, ist die Scheibe Lf 1 zu beaufstellen, wenn die Scheibe Lf 2 an einem Signal beaufstellt wird, ist die Scheibe Lf 3 zu beaufstellen. Die Scheibe Lf 1 ist zu beaufstellen, wenn die Scheibe Lf 2 an einem Signal beaufstellt wird, ist die Scheibe Lf 3 zu beaufstellen. Die Scheibe Lf 2 ist zu beaufstellen, wenn die Scheibe Lf 3 an einem Signal beaufstellt wird, ist die Scheibe Lf 1 zu beaufstellen. Die Scheibe Lf 3 ist zu beaufstellen, wenn die Scheibe Lf 1 an einem Signal beaufstellt wird, ist die Scheibe Lf 2 zu beaufstellen. Die Scheibe Lf 1 ist zu beaufstellen, wenn die Scheibe Lf 2 an einem Signal beaufstellt wird, ist die Scheibe Lf 3 zu beaufstellen. Die Scheibe Lf 2 ist zu beaufstellen, wenn die Scheibe Lf 3 an einem Signal beaufstellt wird, ist die Scheibe Lf 1 zu beaufstellen. Die Scheibe Lf 3 ist zu beaufstellen, wenn die Scheibe Lf 1 an einem Signal beaufstellt wird, ist die Scheibe Lf 2 zu beaufstellen.

gleichzeitig als Ende des vorangehenden Langsamfahrabschnitts. Beispiele s Anlage 3.

(9) Die Direktion kann in zwingenden Fällen zulassen, daß die Langsamfahrtscheibe auch in einem kürzeren Abstand als dem Bremsweg der Strecke aufgestellt wird, wenn der verkürzte Abstand dem für die Herabsetzung der Geschwindigkeit tatsächlich erforderlichen Bremsweg entspricht. Der Abstand wird dann in der „La“ bekanntgegeben.

(10) Wenn Züge hinter der Langsamfahrtscheibe beginnen oder ihre Fahrt fortsetzen, ist eine zweite Langsamfahrtscheibe – bei Dunkelheit ohne die gelben Lichter – aufzustellen. Der Standort der Wiederholungsscheiben wird dem Zugpersonal bekanntgegeben.

Signal Lf 2 – Anfangscheibe –
Anfang der Langsamfahrstelle



Eine rechteckige gelbe Scheibe mit weißem Rand und schwarzem A

Die Scheibe ist am Anfang des langsam zu befahrenden Gleises unmittelbar rechts neben dem Gleis.

Signal Lf 3 – Endscheibe –
Ende der Langsamfahrstelle



Eine rechteckige gelbe Scheibe mit weißem Rand und schwarzem E

Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

Langsamfahrtafel

- (1) Das Signal ist auf zweigleisiger Strecke unmittelbar rechts, auf eingleisiger Strecke unmittelbar links neben dem Gleis am Ende des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts aufgestellt.
- Auf eingleisiger Strecke ist die Anfangsweiche für die eine Fahrrichtung gleichzeitig die Endscheibe für die andere. Die Rückseite der Anfangsweiche zeigt das Signalbild der Endscheibe.
- (15) Für die Fahrt auf falschem Gleis werden die Signale Lf 2 und Lf 3 wie auf eingleisiger Strecke aufgestellt. Das Signal Lf 2 darf auch links aufgestellt werden, wenn die Fahrt auf einem Nachbargleis nicht beirrt werden kann.
- (16) Bei Dunkelheit ist die Anfangsweiche stets beleuchtet, die Endscheibe nur auf zweigleisiger Strecke, wenn das Signal Lf 1 die Kennzahl 5 oder mehr zeigt.
- (17) Die Endscheibe ist nicht aufgestellt, wenn eine zweite Langsamfahrtafel unmittelbar anschließt [s (8)].

§ 20

Signal Lf 4

— Geschwindigkeitsbeschränkungstafel —

(1)

Es folgt eine Gleisstelle, auf der die Fahrgeschwindigkeit nicht auf die angezeigte Geschwindigkeit zu beschränken ist.



Einseitig auf der Strecke
 Weiche Tafel
 schwarze Tafel
 Rückseite
 Weiche Tafel
 schwarze Tafel

(2) Das Signal zeigt an, daß in einer Entfernung, die zum Abbremsen auf die angezeigte Geschwindigkeit ausreicht, ein Gleisabschnitt folgt, auf dem die angegebene Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf. Sie steht auf Hauptbahnen mindestens 300 m, auf Nebenbahnen mindestens 150 m vor diesem Gleisabschnitt.

(3) Die Geschwindigkeitsbeschränkungstafel ist aufgestellt:

- a) wo die zugelassene Geschwindigkeit um 30 Prozent oder mehr herabzusetzen ist;
- b) auf Nebenbahnen vor nicht bewachten oder nicht gesicherten Wegübergängen, wenn die Geschwindigkeit ermäßigt werden muß. Das Signal kann dort auch in Verbindung mit Pfeif- und Läutetafeln (Signale Pl 2 und Pl 3) stehen.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung muß erreicht sein, sobald das erste Fahrzeug die Eckentafel (Signal Lf 5), wo diese steht, den Wegübergang erreicht hat. Sie ist beizubehalten, bis das erste Fahrzeug den Wegübergang verlassen hat;

auf Nebenbahnen in Ausnahmefällen vor einem unbewachten und nicht bewachten Wegübergang zu halten ist. Die Eckentafel (Signal Lf 5) zeigt dann die Zahl 0 und ist unmittelbar links (Signal Lf 5) aufgestellt.

Das Signal Lf 4 ist in Verbindung mit dem Signal Lf 5 aufzustellen, wenn die Geschwindigkeit vor dem Wegübergang zu beschränken ist.

Sh
 Zp
 Pl
 Ra
 Wn
 Lg
 Fz
 Lt
 Ro
 So
 HI
 100-102
 VI
 Lsp
 Ha
 Zg
 101-102

§ 21

(1) Signal Lf 5 - Eckentafel -

Die durch Signal Lf 4 angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung muß durchgeführt sein



Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzen Ecken

- (2) Die Eckentafel ist nur auf Nebenbahnen aufgestellt, wenn im Übergang die Stelle besonders zu kennzeichnen ist, z. B. wenn die durch Signal Lf 4 angezeigte Geschwindigkeit nicht eingehalten werden darf.
- (3) Die Eckentafel ist ortsfest und steht senkrecht zum zugehörigen Gleis. Sie wird bei Durchfahrt nicht berührt.

8. ABSCHNITT

Schutzhalte Signale (Sh)

§ 22

Allgemeines

- (1) Schutzhalte Signale dienen dazu, ein Gleis abzuriegeln oder Züge, Rangierfahrten und Kleinwagen zur Abwendung einer Gefahr rechtzeitig zum Halten zu bringen.
- (2) Die Nachtzeichen der Signale Sh 1, Sh 2 und Sh 3 sind bei unsichtigem Wetter auch am Tage anzuwenden, wenn die Tageszeichen auf eine Entfernung von 100 m nicht mehr deutlich erkennbar sind.

§ 23

(1) Signal Sh 1 - Kreissignal -

Sofort halten!

Tageszeichen

Ein weißes Quadrat mit einem roten Kreuz in der Mitte.



Nachtzeichen

Eine Laterne, möglichst rot abgeblendet, oder ein Licht der gleichen Farbe, wenn ein Gegenstand vor dem Kreuz abblenden wird.



Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
VI
Lsp
Ha
Zg

- a) wenn ein Zug ohne Fahrsignals (Lt 3) ein Zug angehalten werden muß;
- b) wenn an einem Zug geschehene Unregelmäßigkeiten wahrgenommen werden;
- c) wenn ein Zug in einem Streckenabschnitt zu einer Zeit erscheint, zu der angenommen werden muß, daß der vorausgefahrene Zug den Abschnitt noch nicht verlassen hat;
- d) wenn ein Zug ohne vorherige Ankündigung und ohne Falschfahrtsignal (Signal Zg 2) auf dem nicht für seine Fahrrichtung bestimmten Gleis fährt;
- e) wenn auf eingleisiger Strecke oder beim Abweichen vom Rechtsfahren ein Zug aus der dem Abläutesignal entgegengesetzten Richtung kommt.

Nach Möglichkeit ist auch Signal Sh 2 aufzustellen.

- (4) Wenn es zweifelhaft ist, ob das Kreissignal wahrgenommen wird, sind außerdem Horn- und Pfeifsignal (Sh 5) und Knallsignal (Sh 4) anzuwenden.

Im übrigen s § 24 (4), (5) und (10).

§ 24

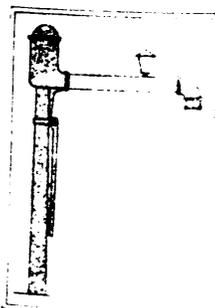
Signal Sh 2

- Haltscheibe, Wasserkranhsignal -

Tageszeichen
Eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand



Nachtszeichen
Ein schwarzes Kreuz



(2) Das Signal wird verwendet als

- a) Wärterhaltscheibe,
- b) Deckungscheibe,
- c) Nachtzeichen am Wasserkran.

a) Wärterhaltscheibe

- (3) Die Wärterhaltscheibe ist nicht ortsfest. Sie wird unmittelbar rechts vom Gleis aufgestellt. Ist dies nicht möglich, so ist sie im Gleis aufzustellen.

(4) Signal Sh 2 wird gegeben:

- a) zur vorübergehenden Abriegelung des Gleises vor Gefahrenpunkten auf Betriebsstellen;

- b) zur Bezeichnung einer Stelle, an der ein Zug auf einer Betriebsstelle ausnahmsweise halten muß.

Bei Warten kann dem Zuge eine weiß-rot-weiße Flagge quer zur Gleismitte entgegengehalten werden;

- c) zur Anweisung von Fahrzeugen, die nicht bewegt werden dürfen und nicht ansfahren werden darf;

Das Signal Sh 2 kann als Gleissperrsignal, ein Lichtsperrsignal, ein Lichtkreuzscheibe [FV §§ 21 (15) und 22 (21)] oder als Signal für die Abriegelung von Betriebsstellen oder Sperrstellen verwendet werden. Aufgestellt werden kann die Haltscheibe auch als Signal für die Abriegelung von Gleisen. In diesem Falle wird das Gleis durch ein Signal Sh 2 gesperrt.

Die Haltscheibe wird durch den Befehl des Führers des Zuges zum Rechtsfahren aufgehoben. Die Haltscheibe wird durch den Befehl des Führers des Zuges zum Rechtsfahren aufgehoben.

Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

mindestens 50 m vor der unbefahrenen Stelle aufgestellt. Wegen der Anordnung durch Signal Sh 3 s § 25 oder der multiplen Anwendung des Signal Sh 4 s § 26;

f) zum Schutz eines auf freier Strecke lieengebliebenen Zuges oder zurückgelassenen Zugteils und zur Abriegelung eines unbefahrbar gewordenen Nachbargleises nach FV § 61;

g) wenn der Einfahrt eines Zuges in eine Betriebsstelle ein Hindernis entgegensteht und der Auftrag zum Halten nicht durch ein Hauptsignal erteilt werden kann;

h) zum Schutz von Kleinwagen [FV § 103 (7)];

i) wenn auf eingleisiger Strecke oder beim Abweichen vom Rechtsfahren nach einem Abläutesignal das Abläutesignal für die Gegenrichtung ertönt, ohne daß ein Zug vorübergefahren ist oder das zuerst gegebene Abläutesignal durch Fernposten zurückgenommen worden ist.

In diesem Falle ist Haltsignal nach beiden Richtungen in gleicher Weise zu geben, daß der Wärter an seinem Standort für jeden Zug eine Wärterhaltscheibe aufstellt, die möglichst weit möglichst weit entgegenläuft und ihm entgegensteht.

k) Soweit möglich in den Fällen des § 20 (2).

(5) Muß der Auftrag zum Halten so plötzlich eintreffen, daß das Signal nicht mehr aufgestellt werden kann, so ist das Signal Sh 4 anzuwenden. Das Aufstellen des Signals ist so bald als möglich nachzubehalten.

(6) Zur Anordnung des Signal Sh 4 sind die Gleise so zu wählen, daß der Wärter möglichst weit von den Gleisen entfernt aufgestellt werden kann.

(7) Wärterhaltscheiben sind so zu wählen, daß sie möglichst weit von den Gleisen entfernt aufgestellt werden können. Die Aufschrift der Wärterhaltscheiben ist so zu wählen, daß sie möglichst weit von den Gleisen entfernt aufgestellt werden können.

Schutzsignale

zeitig sind Knallkapseln (Signal Sh 5) anzubringen, wenn die FV § 61 erforderlich ist.

(8) Der das Signal anordnende Betriebsbahnhofsleiter bestimmt, in welcher Entfernung vor dem zu schützenden Punkt das Signal in anderen als den in (4) d) und e), (6) und (7) genannten Fällen aufzustellen und ob dabei auch Signal Sh 3 oder Sh 4 anzuwenden ist.

(9) Im Notfall kann zum Geben des Nachtzeichens die Laterne vorübergehend auf den Boden gestellt werden.

(10) Wenn sich eine Wache am Signal oder ein Wärter in der Nähe befindet, ist einem sich nähernden Zuge außerdem auch Signal Sh 1 zu geben.

b) Deckungsscheibe

(11) Die Deckungsscheibe wird angewandt zur Deckung von beweglichen Brücken, Gleisüberschneidungen bei Bauarbeiten u dgl. Sie ist aufrecht und befindet sich rechts neben oder über dem Gleis.

Die Scheibe muß nach Drehen oder Umlegen der Scheibe um 90° nach unten gedreht werden. Bei Dunkelheit durch ein weißes Licht zu leuchten.

Die Aufschrift des Nachtzeichens ist nach rückwärts als mattes Licht zu leuchten.

Die Aufschrift des Nachtzeichens ist nach rückwärts als mattes Licht zu leuchten. Die Aufschrift des Nachtzeichens ist nach rückwärts als mattes Licht zu leuchten.

c) Nachtzeichen am Wasserkran

(12) Die Aufschrift des Nachtzeichens ist nach rückwärts als mattes Licht zu leuchten. Die Aufschrift des Nachtzeichens ist nach rückwärts als mattes Licht zu leuchten.

Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100 102
W
Lsp
Ha
Zg
101 102

- a) ein liegendegebliebener Zug oder auf freier Strecke zurückgelassener Zugteil zu schützen ist (§ 24 (4) f), (7) und FV § 61,
- b) ein Kleinwagen zu schützen ist [FV § 103 (7)],
- c) bei der örtlichen Abriegelung eines Gleises auf freier Strecke (§ 24 (4) e) dem für die örtliche Abriegelung Verantwortlichen nicht bekannt ist, daß die schriftliche Benachrichtigung der Züge über die Aufstellung des Signals Sh 2 angeordnet ist [z B FV § 38 (8)],
- d) an einem Hauptsignal, das wegen Störung nicht auf Halt gestellt werden kann, nicht vorbeigefahren werden darf (§ 24 (4) d) und mit der Annäherung eines Zuges gerechnet werden muß, der über die Störung nicht verständig ist [FV §§ 21 (15) und 22 (21)],
- e) zu vermuten ist, daß die sichtbaren Signale Sh 1, Sh 2 und Sh 3 wegen örtlicher Verhältnisse, wegen Nebels, Schneegestobers, Sturms oder dgl. übersehen werden oder verwechselt werden könnten.

(5) Signal Sh 4 ist ohne die Signale Sh 1 oder Sh 2 zu verwenden. Kein Eisenbahner zum Geben des Signals Sh 4 berechtigt, wenn Signal Sh 2 nicht zur Stelle ist, es sei denn, wenn es durch einen Vorzeichenwechsel zu einem anderen Signal umgestellt werden kann.

Obwohl ein zweites Knallkapseln in der Nähe des Signals aufgestellt werden soll, ist dies nicht erforderlich.

(6) Die Signale Sh 1 bis Sh 4 sind so zu stellen, daß sie von jedem Zug aus rechtzeitig gesehen werden können.

(7) Die Signale Sh 1 bis Sh 4 sind so zu stellen, daß sie von jedem Zug aus rechtzeitig gesehen werden können.

(8) Die Signale Sh 1 bis Sh 4 sind so zu stellen, daß sie von jedem Zug aus rechtzeitig gesehen werden können.

(9) Die Signale Sh 1 bis Sh 4 sind so zu stellen, daß sie von jedem Zug aus rechtzeitig gesehen werden können.

(10) Die Signale Sh 1 bis Sh 4 sind so zu stellen, daß sie von jedem Zug aus rechtzeitig gesehen werden können.

(11) Die Signale Sh 1 bis Sh 4 sind so zu stellen, daß sie von jedem Zug aus rechtzeitig gesehen werden können.

(12) Die Signale Sh 1 bis Sh 4 sind so zu stellen, daß sie von jedem Zug aus rechtzeitig gesehen werden können.

(8) Bei Signalstörungen [(4) d)] werden die Knallkapseln nach Bedarf [FV § 22 (21) 2. und 3. Absatz] ausgelegt auf Hauptbahnen möglichst in der Nähe des Vorsignals, auf Nebenbahnen 400 m vor dem Signal Sh 2; ist ein Vorsignal vorhanden, möglichst in dessen Nähe.

(9) In besonderen Fällen kann die Direktion andere Entfernungen vorschreiben, die jedoch den erforderlichen Bremsweg nicht unterschreiten dürfen.

(10) Die Entfernungen dürfen nur unterschritten werden, wenn die Dringlichkeit zum Auslegen in kürzerer Entfernung zwingt.

(11) Der Aufenthalt in der Nähe explodierender Knallkapseln ist bei fehlender Deckung nur in einem Umkreis von wenigstens 50 m von den ausgelegten Knallkapseln entfernt zulässig.

(12) Die Knallkapseln sind zu entfernen, sobald der Grund für das Auslegen weggefallen ist.

10. Knallkapseln

Die Knallkapseln sind so zu stellen, daß sie vor Antritt der Fahrt dem Zugführer rechtzeitig und in der Fahrt von diesem wieder einsehbar sind. Die Knallkapseln sind so zu stellen, daß sie rechtzeitig abgelesen werden können.

Die Knallkapseln sind so zu stellen, daß sie vor Antritt der Fahrt dem Zugführer rechtzeitig und in der Fahrt von diesem wieder einsehbar sind. Die Knallkapseln sind so zu stellen, daß sie rechtzeitig abgelesen werden können.

Die Knallkapseln sind so zu stellen, daß sie vor Antritt der Fahrt dem Zugführer rechtzeitig und in der Fahrt von diesem wieder einsehbar sind. Die Knallkapseln sind so zu stellen, daß sie rechtzeitig abgelesen werden können.

Die Knallkapseln sind so zu stellen, daß sie vor Antritt der Fahrt dem Zugführer rechtzeitig und in der Fahrt von diesem wieder einsehbar sind. Die Knallkapseln sind so zu stellen, daß sie rechtzeitig abgelesen werden können.

Die Knallkapseln sind so zu stellen, daß sie vor Antritt der Fahrt dem Zugführer rechtzeitig und in der Fahrt von diesem wieder einsehbar sind. Die Knallkapseln sind so zu stellen, daß sie rechtzeitig abgelesen werden können.

Die Knallkapseln sind so zu stellen, daß sie vor Antritt der Fahrt dem Zugführer rechtzeitig und in der Fahrt von diesem wieder einsehbar sind. Die Knallkapseln sind so zu stellen, daß sie rechtzeitig abgelesen werden können.

Zp
Pl
Ra
Wn
Lg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

- a) ein liegengebliebener Zug oder auf freier Strecke zurückgelassener Zugteil zu schützen ist [§ 24 (4) f), (7) und FV § 61],
- b) ein Kleinwagen zu schützen ist [FV § 103 (7)],
- c) bei der örtlichen Abriegelung eines Gleises auf freier Strecke [§ 24 (4) e)] dem für die örtliche Abriegelung Verantwortlichen nicht bekannt ist, daß die schriftliche Benachrichtigung der Züge über die Aufstellung des Signals Sh 2 angeordnet ist [z B FV § 38 (8)],
- d) an einem Hauptsignal, das wegen Störung nicht auf Halt gestellt werden kann, nicht vorbeigefahren werden darf [§ 24 (4) d)] und mit der Annäherung eines Zuges gerechnet werden muß, der über die Störung nicht verständigt ist [FV §§ 21 (15) und 22 (21)],
- e) zu vermuten ist, daß die sichtbaren Signale Sh 1, Sh 2 und Sh 3 wegen örtlicher Verhältnisse, wegen Nebels, Schneegestobers, Sturms oder dgl übersehen werden oder verlöschen könnten.

(5) Signal Sh 4 ist ohne die Signale Sh 1 oder Sh 2 zu geben, wenn kein Eisenbahner zum Geben des Signals Sh 1 verfügbar ist und ein Signal Sh 2 nicht zur Stelle ist, oder nicht aufgestellt werden kann.

(6) Die Knallkapseln sind in Vertiefungen der Haupt- oder Nebenposten zu verankern, die durch die Handlung angeordnet.

(7) Die Knallkapseln sind in Vertiefungen der Haupt- oder Nebenposten zu verankern, die durch die Handlung angeordnet.

- (8) Bei Signalen... Bedarf [FV §...]
auf Nebenbahnen...
Vorsicht...
auf Nebenbahnen...
Vorsicht...
- (9) In besonderen Fällen kann die...
vorschreiben, die jedoch den...
unterschreiten dürfen.
- (10) Die Entfernungen dürfen nur unterschritten werden...
Dringlichkeit zum Auslegen in kürzerer Entfernung...
- (11) Der Aufenthalt in der Nähe explodierender Knallkapseln...
fehlender Deckung nur in einem Umkreis von wenigstens...
von den ausgelegten Knallkapseln entfernt zulässig.
- (12) Die Knallkapseln sind zu entfernen, sobald der Grund für das Auslegen weggefallen ist.
- (13) Knallkapseln erhalten:
 - a) 3 Stück die Zugführer, die sie vor Antritt der Fahrt dem Zugführer aushändigen, nach der Fahrt von diesem wieder einholen und auf dem Heimatbahnhof abliefern;
 - b) 6 Stück die Schrankenwärterposten, Weichenwärterposten an den Ein- und Ausfahrten der Bahnhöfe, Abzweig- und Blockstellen, Streckenläufer, Streckenwärter, Ortsaufsichtführenden für die Sicherungsposten und die Kleinwagenführer;
 - c) 2 Stück alle Lokomotiven;
 - d) nach den örtlichen Verhältnissen die Außenposten der...
- (14) Die Knallkapseln sind für die Aufbewahrung, Prüfung und den Ersatz...
enthalten die Anlage 4.

Wn
Zg
Iz
It
Ro
So
HI
VI
Lsp
Ha
Zg

§ 27

Schutzhaltssignale

§ 27

- (1) **Signal Sh 5 – Horn- und Pfeifsignal –
Sofort halten!**



Mehrmal hintereinander drei kurze Töne

(2) Das Signal wird gegeben:

1. wenn die Lokomotive stehen gelassen werden kann oder
wenn sie stehen bleibt (Art. 21 (4)).

2. wenn die Lokomotive in einem Halteplatz, in dem eine
Personen- oder Güterverladung stattfindet, stehen bleibt.

9. ABSCHNITT

Signale für das Zugpersonal (Zp)

§ 28

Signale des Lokomotivführers

- (1) Die Signale werden mit der Fahrzeugpfeife oder der ab-
ersetzenden Einrichtung des Triebfahrzeugs gegeben.

- (2) **Signal Zp 1 – Achtungssignal –
Achtung!**

Ein mäßig langer Ton



Das Signal Zp 1 dient dazu, Aufmerksamkeit zu erregen oder zu
bestätigen, daß ein Signalauftrag wahrgenommen wurde.

Es wird gegeben, z. B.

1. beim Einlagensetzen von Zügen – mit Ausnahme der Reise-
züge – am Bahnsteig am vorgeschriebenen Halteplatz halten;
2. wenn notwendig erscheint, Personen zu warnen [FV §§ 55
und 134 (6)] oder das Zugpersonal oder sonstige Eisen-
bahnbedienstete zu mahnen;

3. wenn die Lokomotive geschlossenen Halbschranken- oder Halt-
schranken vorüberfährt [FV §§ 24 (16) und 50 (3)];

4. wenn die Lokomotive durch Pfeifensignale (Signal Pl 1) gekennzeichnet
ist, die dem FV bekanntgegeben sind;

5. wenn die Lokomotive Schutzraumauffahrt erhält

6. wenn die Lokomotive sich befindet und von der Einfahrt in

Pl
Fu
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
VI
Lsp
Ha
Zg

kurz vor der Einfahrt bis unmittelbar nach der Einfahrt in Tunnel;

zur Bestätigung der Wahrnehmung eines Durchfahrauftrages (Signal Zp 9a), einer K-Scheibe (Signal Zp 10) oder einer L-Scheibe (Signal Zp 11).

wenn es notwendig erscheint, die Bremsen auf zu erwartende Signale Zp 2 und Zp 3 aufmerksam zu machen. Um Verwechslungen mit Signal Zp 4 vorzubeugen, ist zwischen Signal Zp 1 und Signal Zp 2 eine angemessene Pause zu machen.

(4) Wenn die Ortssignale über andere Vorstände einstellungen ist das Abhängigkeitsignal nach Bedarf zu betätigen. Diesem Signal wird ein Weichenruffsignal nach dem nach § 11 Absatz 1 in der erkennbarsten Weise durch einen Schallsignal Horn, Klaxone und Hallschallhorn gegeben zu werden.

(5) Wenn die Anweisung des Weichenruffsignals durch ein Hauptweichenruffsignal ersetzt ist, ist die Anwendung des Signal 5 (Zugpersonal) nach § 11 Absatz 1 in der erkennbarsten Weise durch einen Schallsignal Horn, Klaxone und Hallschallhorn gegeben zu werden.

Signal Zp 2

Bremsen mäßig anziehen!



Signal Zp 3



(8)

Signal Zp 4

Bremsen Haupt

Zwei mäßig lange Töne nacheinander



(9) Wegen der Anwendung der Signale Zp 2, Zp 3 und Zp 4 s. auch FV § 46 (3).

(10)

Signal Zp 5 — Notsignal —

Es ist etwas Außergewöhnliches eingetreten — Bremsen und Hilfe leisten!

Mehrmals drei kurze Töne schnell nacheinander



Das Signal Zp 5 gilt für alle Eisenbahner, die es wahrnehmen. Wegen der Anwendung des Notsignals bei Zügen und der zu treffenden Maßnahmen s. auch FV §§ 46 (21) und (24), 55 (4), 56 (1) und (22).

§ 29

Hornruffsignale

Signal Zp 6

Kommen!

Einmal drei kurze Töne mit einem längeren Ton



M
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
VI
Lsp
Ha
Zg

§ 29

Signale für das Zugpersonal

(2) Das Signal Zp 6 wird gegeben

- a) mit dem Horn vom Stellwerkswärter, um den Zugführer oder Lokomotivführer an den Signalfernsprecher zu rufen [FV § 61 (1)].
- b) mit der Fahrzeugpfeife vom Lokomotivführer
 - 1. auf Anordnung des Fahrdienstleiters, um auf Nebenbahnen bei Kreuzungen in Bahnhöfen ohne Einfahrsignal den vor Signal So 5 (Trapeztafel) haltenden Zug in den Bahnhof hereinzulassen;
 - 2. auf Anordnung des Zugführers, um den Zugsicherer oder bei Schutz des Zuges nach vorn den Heizer zum Zug zurückzurufen [FV § 61 (16)].

(3)

Signal Zp 7

Warten!

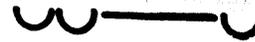


Signale für das Zugpersonal

(6)

Signal Zp 8
Grenzzeichenfrei

Zwei kurze, ein langer und ein kurzer Ton



(7) Das Signal Zp 8 wird für die Zugspitze vom Lokomotivführer mit der Fahrzeugpfeife, für den Zugschluß vom Zugsicherer mit dem Horn gegeben [FV § 55 (3)].

Das vom Lokomotivführer gegebene Signal bedeutet:

„Die Spitze des Zuges steht grenzzeichenfrei“.

Das vom Zugsicherer gegebene Signal bedeutet:

„Der Schluß des Zuges steht grenzzeichenfrei“.

Die Bahnhöfe, auf denen das Signal zu geben ist, werden im A-FV bekanntgegeben.

§ 30

Abfahrtsignale

Signal Zp 9 a — Signal der Aufsicht —

Abfahren!

Tageszeichen

Ein weißes Licht

Nachtzeichen

Ein grünes Licht

Ein weißes Licht

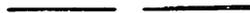
Ein grünes Licht

R₁
 W_n
 Zg
 Fz
 Lt
 Ro
 So
 HI
 VI
 Lsp
 Ha
 Zg

- (2) Das Signal Zp 9a wird bei Reisezügen stets, bei anderen Zügen auf Anordnung der Direktion angewandt.
- (3) Signal Zp 9a wird als Abfahrtauftrag gleichzeitig an den Zugführer und den Lokomotivführer gegeben. Befindet sich der Zugführer am Zugschluß, ist das Signal nur an den Lokomotivführer zu geben.
- (4) An Stelle des Befehlsstabs genügt als Nachtzeichen auch eine grüngeblendete Laterne. Unter dunklen Bahnsteighallen ist bei Tag der Befehlsstab mit grünem Licht hochzuhalten.
- (5) Der Befehlsstab oder das grüne Licht ist so lange hochzuhalten, bis der Abfahrs- oder Durchfahrtauftrag aufgenommen ist.
- (6) Das Lichtsignal ist ortsfest. Es wird angewandt, wo die Aufsicht wegen vieler Aufgaben an einem festen Standort gehalten werden muß. Dies ist bei den sogenannten Bahnhofsampeln der Fall.

(c) Signal Zp 9 b — Signal des Zugführers —
Abfahren!

Zugpersonal



Das Signal Zp 9 b wird durch den Zugführer gegeben, wenn der Zug abfahren soll.

8 31

Fahrtregelsignal

- (2) Die Signale, die auf beiden Seiten desgleichen mit dem Zuge — möglichst auf der Seite des Lokomotivführers — bei Dunkelheit angeleuchtet — so leicht wie möglich der Lokomotivführer die Wahrnehmung durch das Signal (Signal Zp 1) bestätigt.
- (3) Beim Begegnen zweier Züge dürfen diese Signale nicht angewandt werden, wenn ein Irrtum ausgeschlossen ist.

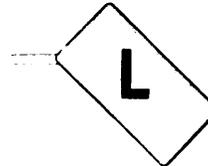
(4) Signal Zp 10 — K-Scheibe —
Fahrzeit kürzen!



Eine weiße, rotgeränderte dreieckige Scheibe mit schwarzem K

- (5) Durch das Signal Zp 10 wird einem Zug der Auftrag erteilt, bis zum nächsten im Fahrplan angegebenen Zugfolgeort soweit wie zulässig zu kürzen, um andere Züge nicht aufzuhalten. Bei unsichtigem Wetter darf das Signal nicht angewandt werden.

Signal Zp 11 — L-Scheibe —
Langsamer fahren!



Eine weiße, rotgeränderte rechteckige Scheibe in schräger Lage nach unten mit schwarzem L

- (6) Durch das Signal Zp 11 wird einem Zug der Auftrag erteilt, vom Erkennen des Signals bis zum nächsten im Fahrplan angegebenen Zugfolgeort mit halber Geschwindigkeit zu fahren, um die Haltezeit zu vermindern. Bei unsichtigem Wetter darf das Signal nicht zum Halten angewandt werden.

M
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
VI
Lsp
Ha
Zg
101 102

§ 32
Bremsprobensignale

- (1) Bremsprobensignale werden zur Verständigung bei der Durchführung der Bremsprobe an luftgebremsten Zügen und bei Bremsprüfungen angewandt.
- (2) Die Signale werden als Hand- oder als Lichtsignale gegeben.
- (3) Die Lichtsignale befinden sich rechts oder links vom Gleis.

(4) **Signal Zp 12**
Brems anlegen!

Handsignal

Tageszeichen
Beide Hände werden über dem Kopf zusammengeschlagen



Nachtzeichen
Die weißleuchtende Handlaterne wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen



(5) **Signal Zp 13**
Brems lösen!

Handsignal

Tageszeichen
Eine Hand wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen

Nachtzeichen
Die weißleuchtende Handlaterne wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen



Handsignal

Die weißleuchtende Handlaterne wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen

Signal Zp 14
Brems in Ordnung

Handsignal

Die weißleuchtende Handlaterne wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen



PI
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

§ 32

Signale für das Zugpersonal

(7) Das Lichtsignal Zp 14 ersetzt die mündliche Meldung des die Bremsprobe Ausführenden an den Zugführer und den Lokomotivführer sowie die mündliche Meldung des Zugführers an die Aufsicht (FV § 49 (7)).

10. ABSCHNITT

§§ 33 und 34

Aufforderungssignale zum Pfeifen und Läuten (PI)

§ 33

Allgemeines

(1) Die Signale zum Pfeifen und Läuten fordern den Lokomotivführer auf, die Pfeif- oder Läuteeinrichtung seines Fahrzeugs oder seines zu bedienenden Triebfahrzeugs ohne Läuteeinrichtung neben, anstatt zu läuten, mehrmals Pfeifsignale.

(2) Die Signale gelten auch für Rammabteilungen und Kleinwagen.

(3) Die Tafeln sind weiß und stehen unmittelbar rechts vom Schienenrand. Sie müssen bei Dunkelheit nicht beleuchtet werden.

(4) Die Signale PI 1, PI 2, PI 3 und PI 4 werden auf Hauptbahnen nicht verwendet.

§ 34

Pfeiftafeln

Signal PI 1 Pfeiftafel vor Gefahrpunkt —

(Wahrnehmungszp 1) gehen!

P

- PI
- Ra
- Wn
- Zg
- Fz
- Lt
- Ro
- So
- HI
- 100-102
- VI
- Lsp
- Ha
- Zg
- 101-102

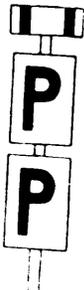
(2) Signal Pl 1 — Einheitszeichen vor Wegübergang —
Wegübergang pfeifen!



Zwei weiße Tafeln mit schwarzem P senkrecht übereinander

- (4) Das Signal Pl 2 steht mindestens 100 m, höchstens 150 m vor einem nicht bewachten oder nicht gesicherten Wegübergang.
- (5) Vom Signal Pl 2 ab ist 3 Sekunden lang und kurz vor dem Wegübergang erneut zu pfeifen. Bei unsicheren Wegübergängen, wenn Personen oder Fahrzeuge sich dem Wegübergang nähern, ist außerdem nach Bedarf zu pfeifen.
Bei geschobenen Zügen oder Rangierabfertigungen ist der Lokführer von dem auf dem vordersten Fahrzeug befindlichen Eisenbahner mit dem Signalhorn zu blasen.

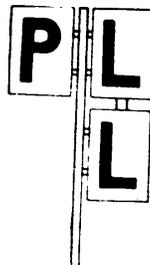
(6) Wo Züge zwischen dem Signal Pl 2 und dem Wegübergang



malig haben, stellt ein Signal Pl 2 hinter dem Haltsignal, dem vor dem Haltsignal ist dann ein Wegübergang in Form eines Wegübergangstafel mit einem schwarzen Strichen vor dem Signal.
Das Signal Pl 2 ist zu pfeifen, wenn ein Zug nicht laufenden Zügen

Durchlautezeichen

- (1) **Signal Pl 3 — Durchlautebeginntafel**
Es ist zweimal zu pfeifen und bis zur Durchlauteendtafel (Pl 4) zu läuten



Zwei senkrecht übereinanderstehende weiße Tafeln mit schwarzem L und links neben der oberen eine weiße Tafel mit schwarzem P

Das Signal Pl 3 steht mindestens 100 m, höchstens 150 m vor dem Wegübergang. Es ist zweimal zu pfeifen und bis zur Durchlauteendtafel (Pl 4) zu läuten.

Das Signal Pl 3 ist zu pfeifen, wenn ein Zug zwischen dem Signal Pl 2 und dem Wegübergang steht.

Das Signal Pl 3 ist zu pfeifen, wenn ein Zug zwischen dem Signal Pl 2 und dem Wegübergang steht.

Das Signal Pl 3 ist zu pfeifen, wenn ein Zug zwischen dem Signal Pl 2 und dem Wegübergang steht.

Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
Hi
Vi
Lsp
Ha
Zg



Zwei nebeneinanderstehende weiße Tafeln mit schwarzem E

(6) Die Durchläuteendtafel bezeichnet die Stelle, von der ab ein durch die Durchläutebeginntafel (Pl 3) angeordnetes Durchläuten einzustellen ist, sobald die Spitze des vordersten Fahrzeugs am Signal vorbeigefahren ist.

11. ABSCHNITT

Signale für den Rangierdienst

§ 36 Rangiersignale

1) Die Rangiersignale sind vom Rangierleiter gleichzeitig hörbar und sichtbar zu geben. Sie gelten nur, wenn sie hörbar und sichtbar aufgenommen werden (s aber (14)). Vom Stellwerk aus braucht der Wärter die Signale Ra 1 und Ra 2 nur sichtbar zu geben. Zum Geben der sichtbaren Zeichen der Signale Ra 1, Ra 2 und Ra 5 hat der Wärter bei Tage die rotweiße Winkscheibe zu verwenden. Die Nachtzeichen sind mit einer weißleuchtenden Laterne zu geben.

Die Winkscheibe oder die Laterne muß so bewegt werden, daß sie während der ganzen Bewegung voll sichtbar ist.

Bei Geben der Signale für Schieben von Fahrzeugen der Arm - bei Tag - mit der Winkscheibe - hochgehalten und gleichzeitig mit dem Ton gegeben, so bei Nacht mit der Laterne und langem Ton gegeben, so bei Nacht mit der Laterne und langem Ton gegeben.

Bei Annäherung der Fahrzeuge an die Signale Ra 1, Ra 2 und Ra 5 hat der Wärter die rotweiße Winkscheibe zu verwenden. Die Nachtzeichen sind mit einer weißleuchtenden Laterne zu geben.

Bei Annäherung der Fahrzeuge an die Signale Ra 1, Ra 2 und Ra 5 hat der Wärter die rotweiße Winkscheibe zu verwenden. Die Nachtzeichen sind mit einer weißleuchtenden Laterne zu geben.

- Ra
- Wn
- Zg
- Fz
- Lt
- Ro
- So
- HI
- VI
- Lsp
- Ha
- Zg

Signal Ra 1
Weghören!

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

Ein langer Ton

Mit dem Arm

Tageszeichen	Nachtzeichen
Senkrechte Bewegung des Armes von oben nach unten	Senkrechte Bewegung der Laterne von oben nach unten

(6) Das Signal Ra 1 bedeutet, es soll in Richtung vom Signalgeber weg - gefahren werden.

(7) **Signal Ra 2**
Herkommen!

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

Zwei mäßig lange Töne

Mit dem Arm

Tageszeichen	Nachtzeichen
Langsam senkrechte Bewegung des Armes nach unten	Langsam senkrechte Bewegung der Laterne nach unten

(8) Das Signal Ra 2 bedeutet, es soll zum Signalgeber zurück - gefahren werden.

Signal Ra 3
Aufdrücken!

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

Zwei kurze Töne schnell nacheinander

~~~~~

**Mit den Armen**

|                                                                                                          |                                             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| <b>Tageszeichen</b>                                                                                      | <b>Nachtzeichen</b>                         |
| Beide Arme in Schulterhöhe nach vorn heben und die flach ausgestreckten Hände wiederholt einander nähern | Wie am Tage, in der einen Hand eine Laterne |

(9) Das Signal Ra 3 bedeutet, es soll zum An- oder Abkuppeln auf - gemacht werden.

**Signal Ra 4**  
**Abstoßen!**

**Mit der Mundpfeife oder dem Horn**

Zwei kurze Töne schnell nacheinander

---

**Mit dem Arm**

|                                                                                                                 |                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| <b>Tageszeichen</b>                                                                                             | <b>Nachtzeichen</b>                         |
| Beide Arme in Schulterhöhe nach vorn heben und die flach ausgestreckten Hände wiederholt voneinander wegdrücken | Wie am Tage, in der einen Hand eine Laterne |

Wn  
 Zg  
 Fz  
 Lt  
 Ro  
 So  
 HI  
 VI  
 Lsp  
 Ha  
 Zg

Die Eisenbahnfahrzeuge abstoßen

(13) **Signal Ra 5**  
**Halt!**

Mit der Mundpfeife oder dem Horn  
Drei kurze Töne schnell nacheinander



Mit dem Arm

Tageszeichen  
Kreisförmige Bewegung  
des Armes

Nachtzeichen  
Kreisförmige Bewegung  
der Laterne

(14) Das Signal Ra 5 gilt bereits, wenn es nur hörbar oder sichtbar aufgenommen wird.

§ 37  
Abdrücksignale

(1) Die Signale werden durch einen Abdruck auf einem dunklen Signalstreifen auf einem hellen Hintergrund dargestellt.

(2) Die Signale sind für den Tag und die Nacht gültig.

(3) Die Eisenbahnfahrzeuge dürfen nicht weiterfahren, wenn ein Abdrücksignal auf dem Signalstreifen zu sehen ist.

Signal Ra 6

(4) Bei den Lichtsignalen wird der Signalstreifen auf einem dunklen Signalstreifen können auch aus mehreren Lichtsignalen bestehen.

(5) Das Abdrücksignal steht in der Regel am Signalberg neben den Berggleisen.

(6) Sind mehrere Abdrücksignale nebeneinander angeordnet, so ist jedes für bestimmt zu bezeichnende Berggleise.

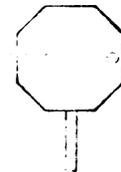
(7) Die Signale können an den Berggleisen mit den gleichen Signalbildern wiederholt sein.

Signal Ra 6

Halt!

Flächen-Signal  
Ein waagerechter weißer  
Lichtstreifen

Lichtsignal  
Ein waagerechter weißer  
Lichtstreifen



Wn  
Zg

Fz

Lt  
Ro

So  
HI

VI

Lsp

Ha

Zg

§ 37

Signale für den Rangierdienst

(9)

Signal Ra 7  
Langsam abdrücken!

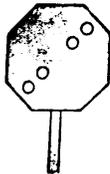
Formsignal

Ein weißer Balken mit schwarzem Rand schräg nach rechts aufwärts



Lichtsignal

Ein weißer Lichtstreifen schräg nach rechts aufwärts



(10)

Signal Ra 8

Mäßig schnell abdrücken!

Formsignal

Ein senkrechter weißer Balken mit schwarzem Rand



Lichtsignal

Ein senkrechter weißer Lichtstreifen



(11) Das Signal Ra 8 bedeutet, die Rangierarbeiten sind mäßig schnell abzuführen. Zwischen dem Signal Ra 8 und dem Signal Ra 10 darf nicht rangiert werden.

Signale für den Rangierdienst

(12)

Signal Ra 9  
Zurückziehen!



Ein senkrechter weißer Lichtstreifen, der vom oberen Ende nach rechts ein weißer senkrechter weißer Lichtstreifen

(13) Das Signal Ra 9 bedeutet, die Rangierarbeiten sollen entgegen der Ablaufrichtung vom Ablaufberg wegfahren. Der Auftrag zum Halten wird durch Signal Ra 6 erteilt.

§ 38

Signal Ra 10 – Rangierhalttafel –

Über die Tafel hinaus darf nicht rangiert werden



Ein oben halbkreisförmige weiße Tafel mit der Aufschrift „Halt“ für Rangierarbeiten.

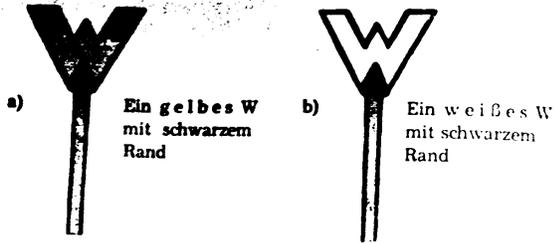
(14) Zwischen dem Signal Ra 10 und dem Signal Ra 11 darf nicht rangiert werden.

(15) Das Signal Ra 10 ist nur mit dem Signal Ra 11 durch FV

Wn  
Zg  
Fz  
Lt  
Ro  
So  
HI  
VI  
Lsp  
Ha  
Zg  
101 102

**Signal Ra 11 -- Rangierhaltsignal --**

**Halt für Rangierabteilungen!**



- (2) Das Signal Ra 11 ist ortsfest und steht rechts vom nachfolgenden Gleis. Die Rückseite ist grau. Die Direktion bestimmt, wo das Signal angewandt wird.
- (3) Bei Dunkelheit ist Signal Ra 11 a stets, Signal Ra 11 b Regel beleuchtet. Die Direktion bestimmt, wo beide Signal Ra 11 b Beleuchtung verachtet werden kann.
- (4) Der Wärter erteilt auf Rangierleiterbefehl den Lokomotivführer
  - a) zur Vorbeifahrt am Signal Ra 11 a durch Signal Ra 12 im Strömungsfeld nach dem Auftrag [s § 40 (5)] --,
  - b) zur Vorbeifahrt am Signal Ra 11 b durch Hochhalten des Armes, bei Dunkelheit einer beleuchtenden Laterne oder mündlich (durch Zuruf, Fernsprecher oder Lautsprecher) [s auch § 13 (15) und FV § 78 (5) c].

**Signal Ra 12**

- (5) Der Wärter erteilt für begleitende Züge die Zustimmung zu den
  - a) zur Vorbeifahrt am Signal Ra 11 a durch Signal Ra 12 -- im Strömungsfeld nach dem Auftrag [s § 40 (5)] --,
  - b) zur Vorbeifahrt am Signal Ra 11 b durch Hochhalten des Armes, bei Dunkelheit einer beleuchtenden Laterne oder mündlich (durch Zuruf, Fernsprecher oder Lautsprecher) [s auch § 13 (15) und FV § 78 (5) c].
 Der Rangierleiter erteilt daraufhin den Fahrauftrag an den Lokomotivführer. Ohne diesen Auftrag darf der Lokomotivführer nicht am Signal Ra 11 vorbeifahren.
- (6) Wird der Auftrag [s (4)] oder die Zustimmung des Wärters und der Fahrdirektion des Rangierleiters [s (5)] schon bei Annäherung am Signal Ra 11 erteilt, so braucht die Rangierabteilung nicht zu warten.

§ 40  
 Signal Ra 12 -- Rangierfahrtsignal --  
 Rangierfahrt erlaubt!

Wn  
 Zg  
 Fz  
 Lt  
 Ro  
 So  
 HI  
 VI  
 Lsp  
 Ha  
 Zg

§ 41 Weichensignale Rangierdienst

(2) Das Aufleuchten des Signals Ra 12 gilt für Rangierabteilungen, die unbegleitet fahren dürfen, als Fahrauftrag des Wärters als Rangierleiter an der Lokomotivführer [s auch § 38 (4)], für begleitete Rangierabteilungen als Zustimmung des Wärters an den Rangierleiter [s auch § 39 (5)].

(3) Wenn mehrere Rangierabteilungen vor einem Signal Ra 12 halten oder sich ihm nähern, gilt der Fahrauftrag oder die Zustimmung nach (2) nur für die erste Rangierabteilung. Jede folgende Rangierabteilung muß erneut das Aufleuchten des Signals Ra 12 abwarten.

Erlischt das Signal Ra 12, bevor die Spitze einer Rangierabteilung daran vorbeigefahren ist, so gilt der Fahrauftrag bzw die Zustimmung als zurückgenommen; es muß das erneute Erscheinen des Signals Ra 12 abgewartet werden.

(4) Signal Ra 12 wird angewandt

a) in Verbindung mit Signal Ra 11 a oder Signal Hf 0, Hl 13, Hl 100, Sv 4;

b) alleinstehend zur Aufhebung des Fahrverbots nach Verbotssignals (Signal Lsp) oder ausnahmsweise in anderen Fällen mit der Richtung, wenn hierzu ein betriebliche Anweisung (z. B beim Umsetzen von S-Pfeilsignalen).

(5) Beim Verbotssignal Ra 12 leuchten beide Lichter des Signals Ra 12. Der Fahrauftrag bzw die Zustimmung kann nicht erteilt werden, wenn die Rangierabteilungen in die Richtung des Fahrauftrags bzw der Zustimmung [s auch § 38 (4)].

12. ABSCHNITT

Weichensignale (Wn)

§ 41

Allgemeines

- (1) Weichensignale zeigen an, für welchen Fahrweg die Weiche gestellt ist.
(2) Die Weichensignale sind bei Dunkelheit beleuchtet, wenn und solange der Betrieb es erfordert. Sie können auch rückstrahlend sein.

§ 42

Signale für einfache Weichen und einfache Kreuzungsweichen

Signal Wn 1

Gerader Zweig

Von der Weichenspitze oder vom Herzstück gesehen:



Das Signal zeigt ein weißes Licht, wenn die Weiche für den geraden Fahrweg gestellt ist.

Wn 1 für Fahrweg

- Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
Hl
Vl
Lsp
Ha
Zg

**Ablenkung nach einem Zweig —**

**Ablenkung nach gesehen:**



Ein weißer Pfeil oder Streifen auf schwarzem Grund zeigt entsprechend der Ablenkung schräg nach links oder rechts aufwärts

**b) Vom Herzstück aus gesehen:**

**1) bei einfachen Weichen und Innenbogenweichen**



Eine runde weiße Scheibe auf schwarzem Grund

**2) bei Außenbogenweichen**



Eine nach links oder rechts geöffnete schwarze Sichel auf runder weißer Scheibe mit schwarzem Grund

(4) Bei Innenbogenweichen zeigt das Signal Wn 2, wenn von der Weichenspitze aus gesehen — den Fahrweg durch den inneren bogenen Zweig an.

(5) Bei Außenbogenweichen wird für beide Fahrwege das Signal Wn 2 verwendet, wobei — von der Weichenspitze aus gesehen — der Pfeil je nach der Richtung schräg nach links oder rechts schräg aufwärts zeigt.

(6) Bei Außenbogenweichen wird für den Fahrweg nach links das Signal Wn 2 für den Fahrweg nach rechts geöffnete Sichel.

**§ 43**

**Signale für doppelte Kreuzungsweichen**

- (1) Die Bezeichnungen links und rechts in der Signalbezeichnung geben an, daß die Weiche für die Fahrt in den oder aus dem entsprechenden Zweig steht.
- (2) Bei doppelten Kreuzungsweichen wird die Richtung des Fahrwegs durch weiße Streifen auf schwarzem Grund gekennzeichnet, und zwar gibt der untere Streifen die Fahrt in die Weiche, der obere die Fahrt aus der Weiche an.

(3)

**Signal Wn 3**

Geradeaus von links nach rechts



Die Streifen bilden eine von links nach rechts steigende gerade Linie

**Signal Wn 4**

Geradeaus von rechts nach links



Die Streifen bilden eine von rechts nach links steigende gerade Linie

Zg  
Fz  
Lt  
Ro  
So  
Hl  
Vl  
Lsp  
Ha  
Zg

§ 43

*Weichensignale*

(5)

**Signal Wn 5**

**Im Bogen von links nach links**



Die Streifen bilden einen nach links geöffneten rechten Winkel

(6)

**Signal Wn 6**

**Im Bogen von rechts nach rechts**



Die Streifen bilden einen nach rechts geöffneten rechten Winkel

# 13. ABSCHNITT

§ 44

## Signale an Zügen und Nebenfahrzeugen (Zg)

§ 44

### Signale an der Zugspitze

- (1) Die Signale kennzeichnen die Spitze der Züge und der auf die freie Strecke übergehenden Kleinwagen.
- (2) Die Nachtzeichen der Signale sind auch bei Tage anzuwenden — bei unsichtigem Wetter, wenn die Tageszeichen auf 100 m nicht mehr deutlich erkennbar sind.
- (3) Die Fahrten durch Tunnel, wenn es im AzFV bestimmt ist, sind den Weichenzugsteuer- und -befehlswagen.

### Signal Zg 1 — Regelspitzensignal —

Kennzeichnung der Spitze von Zügen und von auf die freie Strecke übergehenden Kleinwagen — ausgenommen bei der Fahrt auf falschem Gleis —

Tageszeichen  
Nachtzeichen



Zg

Fz

Lt

Ro

So

HI

100-102

VI

Lsp

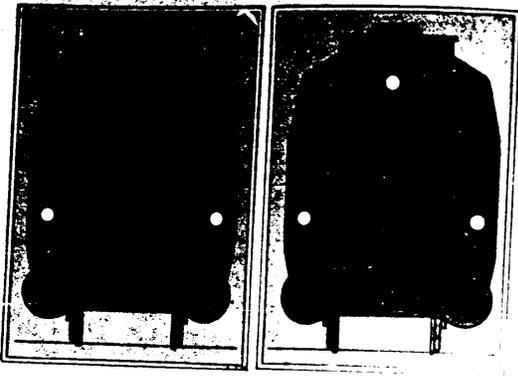
Ha

Zg

101-102

Regelspitzenfahrzeuge

- a) zwei weiße Lichter in gleicher Höhe oder
- b) drei weiße Lichter in Form eines A  
(Dreilichtspitzenignal)

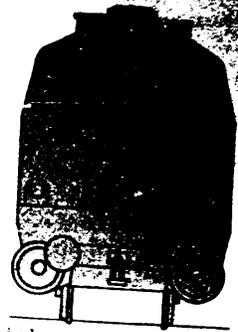


- c) an Kleinwagen ein weißes Licht und ein rotes Licht auf engelasteter Achse
- (4) Das Signal Zg 1 b) wird nur auf Eisenbahnen ohne technische Sicherung aufgestellt
- (5) Bei nach geschobenen Zügen ist die Scheibekameras zu entfernen
- (6) Gedöbelte Züge fahren nicht

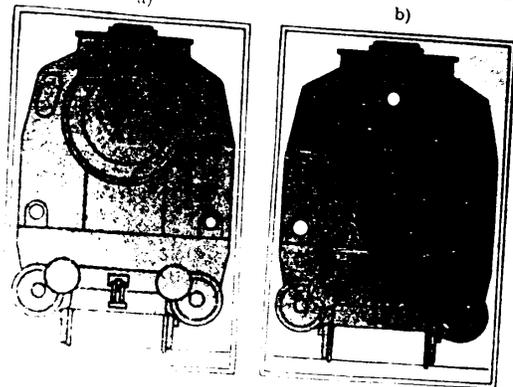
Signale an Zügen

- (7) **Signal Zg 2 — Falschfahrt**  
Kennzeichnung der Spitze von Zügen und  
Fahrt auf falschem Gleis

**Tageszeichen**  
Vorn am ersten Fahrzeug  
eine runde rote Scheibe  
mit weißem Rand



**Nachtzeichen**  
Die linke Laterne des Regelspitzensignals ist rot geblendet



Fz  
Lt  
Ro  
So  
HI  
VI  
Lsp  
Ha  
Zg

### § 45 Signale am Zugschluß

- (1) Die Signale kennzeichnen den Schluß der Züge und der auf die freie Strecke übergelenden Kleinwagen.
- (2) Die Nachtzeichen der Signale sind auch bei Tage anzuwenden
  - a) bei unsichtigem Weiter, wenn die Tageszeichen auf 100 m nicht mehr deutlich erkennbar sind.
  - b) bei Fahrten durch Tunnel, wenn es im AzFV bestimmt ist.

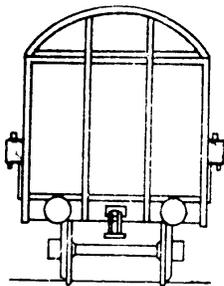
#### (3) Signal Zg 3 — Regelschlußsignal —

##### Tageszeichen

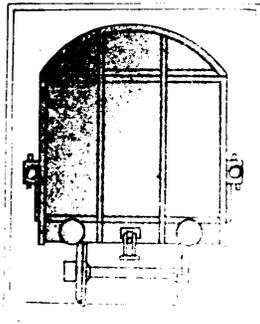
Am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe zwei viereckige, von vorn und von hinten sichtbare rot weiße Scheiben (Oberwagenscheiben) oder das Nachtzeichen des Signals

##### Nachtzeichen

Am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe zwei von vorn sichtbare weiße und von hinten sichtbare rote Lichter (Oberwagenscheinlaternen)



b) Bei allen Fahrzeugen, die auf der freien Strecke verkehren, ist das Nachtzeichen anzuwenden.



- (4) Bei Zügen, die nachgeschoben werden, trägt das letzte Fahrzeug des Zuges Signal Zg 3 oder Zg 4, die Schiebelokomotive — bei zweien die hintere — das vereinfachte Schlußsignal Zg 4. Laufen noch Wagen hinter der mit dem Zuge gekuppelten Schiebelokomotive, so wird nur ein Zugschlußsignal, und zwar Zg 3 am letzten Fahrzeug hinter der Schiebelokomotive, erfahrt. Das Zugschlußsignal am Fahrzeug vor der Schiebelokomotive fällt dann weg.
- (5) Wenn bei Dunkelheit durch das Schlußsignal eines auf einem Bahnhof haltenden Zuges ein später einfahrender Zug beirrt werden könnte, ist das Schlußsignal auf Anordnung des Fahrdienstleiters zu besetzen, bis der spätere Zug vorübergefahren ist. Das Amt bestimmt die Bahnhöfe und gibt im Bahnhofsbuch die näheren Anweisungen.

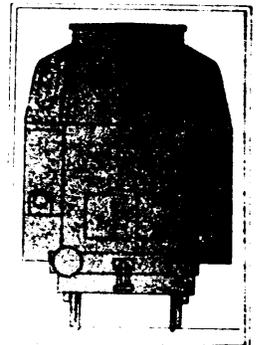
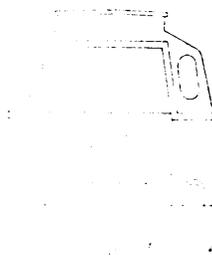
#### (6) Signal Zg 4 — Vereinfachtes Schlußsignal —

##### Tageszeichen

Hinten am letzten Fahrzeug rechts — etwa in Höhe der Puffer — ein rotes Licht (Schlaßlaterne)

##### Nachtzeichen

Hinten am letzten Fahrzeug rechts — etwa in Höhe der Puffer — ein rotes Licht (Schlaßlaterne)



Fz  
Lt  
Ro  
So  
HI  
100-102  
VI  
Lsp  
Ha  
Zg  
101-102



§ 47

Signale an einzelnen Fahrzeugen

- (2) Das Signal Fz 2 wird auch angewandt bei besetzten Begleitwagen, Wohnwagen der Einsatzbrigaden und Bauzugwagen, bei Reisezug- und Gepäckwagen mit besetztem Küchen- oder Postabteil sowie bei besetzten und unbesetzten Waggons für kulturelle, soziale und technische Zwecke wie Kinowagen, Fahrlehrer-Zugstationen, Röntgenwagen, Meßwagen.
- (3) Alle Wagen, die Signal Fz 2 führen, werden bei Durchgang durch einen Stillagers, nach außen kenntlich zu machen, soweit die jeweilige Einrichtung und Bauart dies zulassen.
- (4) Das Signal Fz 2 wird vom Personal der Wagen angedeutet.

(5) **Signal Fz 3 — Pulverflagge** —  
Wagen mit explosiven Gütern



Über beiden Stirnwänden  
Längsrichtung, weißer  
Pulverflagge

(6) **Signal Fz 4 — Giftflagge** —  
Behälterwagen mit giftigen Stoffen



Über beiden Stirnwänden  
Längsrichtung, weißer  
Giftflagge

# 15. ABSCHNITT §§ 48 und 49

## Läutesignale (Lt)

§ 48

### Allgemeines

1. Die Locomotiven sind mit besonderem Lautwerk auszurüsten, das mit besonderer Kraft gegeben werden kann. Die Eisenbahnfahrzeuge sind mit dem in den Vorschriften des EV § 116

2. Die Locomotiven sind mit dem in den Vorschriften des EV § 116

3. Die Locomotiven sind mit dem in den Vorschriften des EV § 116

4. Die Locomotiven sind mit dem in den Vorschriften des EV § 116

5. Die Locomotiven sind mit dem in den Vorschriften des EV § 116

§ 49

### Signale Lt 1, Lt 2 und Lt 3

Signal Lt 1 — Ablautesignal 1  
Richtung vom A nach B

Lt  
Ro  
So  
HI  
100-102  
VI  
Lsp  
Ha  
Zg  
101-102



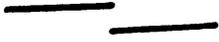
§ 51

**Arbeitsweisesignale**

bereich von 2,50 bis 4,00 m zwischen Gleisen mit 5,40 bis 5,50 m Abstand ausgeführt werden.

(3) **Signal Ro 2**  
**Arbeitsgleise räumen!**

Mit dem Horn zwei lange Töne, und zwar nacheinander einer in hoher und einer in tiefer Tonlage



(4) **Signal Ro 3**  
**Arbeitsgleise schnellstens räumen!**

Mit dem Horn zwei kurze Töne, einer in hoher und einer in tiefer Tonlage, mindestens fünfmal hintereinander



(5) **Signal Ro 4 — Fahnschild —**  
Kennzeichnung der Gleisseite, nach der beim Erläutern der Signale Ro 2 und Ro 3 die Arbeitsgleise zu räumen sind



**17. ABSCHNITT**

**Sonstige Signale (So)**  
**§ 52**

(1) **Signal So 1 — Erkennungsmast —**

Hauptsignale gelten nicht für das Gleis, an dem der Erkennungsmast steht

Tageszeichen  
Ein Hauptsignalmast  
ohne Flügel

Nachtzeichen  
Oben am Mast ein  
weißes Licht



Die Hauptsignale in der gleichen Richtung, die am Erkennungsmast steht, das für die Hauptsignale. Ein weißes Licht über die Hauptsignale.

Die Hauptsignale in der gleichen Richtung, die am Erkennungsmast steht, das für die Hauptsignale. Ein weißes Licht über die Hauptsignale.

So  
HI  
19  
VI  
Lsp  
Ha  
Zg  
101

(1) **Signal So 2 – Schachbrettafel –**

Das Hauptsignal steht nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis



Eine viereckige, schachbrettartig schwarz und weiß gemusterte Tafel

- (2) Die Schachbrettafel steht unmittelbar rechts neben dem Gleis in Höhe des Hauptsignals und wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet.
- (3) Das Signal besteht in der Regel aus einer hohen rechteckigen Tafel, wo diese nicht aufgestellt werden kann, aus einer niedrigen quadratischen Tafel.
- (4) Wo Schachbrettafeln ständig vorhanden sind, ist dies im A2FV, wo sie bei Bauzuständen aufgestellt sind, in der „Laf“ bekanntgegeben.

§ 54

**Signal So 3 – Vorsignaltafel –**

- (1) a) Kennzeichnung des Standorts eines zweibegriffigen Vorsignals



Eine schwarz gerandete Tafel mit zwei übereinander stehenden weißen Dreiecken, die sich mit der Spitze berühren.

- b) Kennzeichnung des Standorts eines dreibegriffigen Vorsignals



Die Vorsignaltafel besteht aus einer schwarz gerandeten Tafel mit drei übereinander stehenden weißen Dreiecken, die sich mit der Spitze berühren.

- (2) Die Vorsignaltafel steht in der Regel unmittelbar rechts neben dem Hauptsignal und wird nicht beleuchtet. Vor dem Hauptsignal am Mast eines Lichthauptsignals angebracht, ist die Vorsignaltafel aufgestellt.

Bei einem über dem Gleis angebrachten Formvorsignal steht sich die Vorsignaltafel über dem Vorsignal.

- (3) Die Vorsignaltafel kann auch allein stehen bei zweiseitigen Gleisbetrieb zur Kennzeichnung eines Vorsignals, das nicht unmittelbar rechts vom Gleis steht.

§ 55

**Signal So 4 – Vorsignalbaken –**

- (1)

Ein Vorsignal Lt zu erwarten



Mehrere aufeinander folgende viereckige weiße Tafeln mit einem oder mehreren nach rechts ansteigenden schwarzen Streifen, deren Anzahl in der Fahr- richtung abnimmt

Vorsignalbaken sind in der Regel hohe rechteckige Tafeln; bei niedrigen Baken können einige quadratische Tafeln verwendet.

Vorsignalbaken sind in der Regel nur auf Hauptbahnen vor-

handen. In Ausnahmefällen bis zu fünf Baken können an einem Gleis. Die in der Fahr- richtung nach dem Vorsignal; die Anzahl der Baken abnimmt.

HI  
100-102  
VI  
Lsp  
Ha  
Zg  
101-102

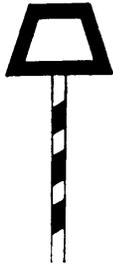
... die Baken mit Genehmigung der  
Direktion auch in anderen Abständen stehen.

- (2) Vorsignalbaken sind nur in Tunneln beleuchtet.
- (3) Vorsignale, die an einem Hauptsignal stehen, und Vorsignalwiederholer werden nicht durch Baken angekündigt.

§ 56

Signal So 5 – Trapeztafel –

- (1) Kennzeichnung der Stelle, wo bestimmte Züge vor einer Betriebsstelle zu halten haben



Eine weiße Trapeztafel mit schwarzem Rand an schwarz und weiß schräg gestreiftem Pfahl

- (2) Das Signal wird nur auf Nebenbahnen rechts vom Gleis.
- (3) Die Direktion bestimmt, wo bei Dunkelheit das Signal beleuchtet zu sein hat.
- (4) Die Trapeztafel ist mit Pfeilen versehen, wenn Signale fehlen. Wegen der Dunkelheit sind Strecken mit veränderten Signalen.
- (5) Bei Lokomotivfahrten, die nicht im Normalweg sind, gibt die Aufschrift 'Wagen' oder 'Hilfszug' an, was zu tun ist.

Sonstige Signale

§ 57

Signal So 6 – Kreuztafel –

- (1) Bei fehlendem Vorsignal wird angezeigt, daß ein Hauptsignal zu erwarten ist



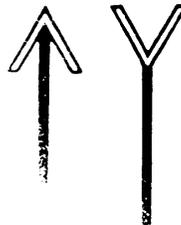
Eine weiße Sechseckscheibe mit liegendem schwarzen Kreuz an einem schwarz und weiß schräg gestreiften Pfahl

- (2) Signal So 6 wird nur auf Nebenbahnen angewandt.
- (3) Die Kreuztafel ist 400 m oder 700 m vor dem Hauptsignal rechts neben dem Gleis aufgestellt.
- (4) Das Signal wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet.
- (5) Bei unsicherm Wetter ist die Geschwindigkeit vom Signal So 6 ab zu weit zu ermäßigen, daß der Zug sicher vor dem etwa Halt verlangenden Hauptsignal zum Halten gebracht werden kann.

§ 58

Signal So 7 – Schneepflugtafel –

- (1)
  - a) Pflugschar heben  
Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach oben
  - b) Pflugschar senken  
Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach unten



HI  
VI  
Lsp  
Ha  
Zg

- ... mit beweglichen Pflug...  
... in denen die Pflug...  
...  
... der Direktion in der Regel...  
... bei Wegübergängen, Eisenbahnüber-  
... Haltepunkte und Halte-  
... wenn es nötig erscheint, sie für Schneepflugfahrten  
... besonders erkennbar zu machen. Es wird nicht beleuchtet.
- (4) Auf eingleisiger Strecke fällt das Signal So 7b fort.  
Das Signal So 7a hat dann für Fahrten in der Gegenrichtung  
gleichzeitig die Bedeutung des Signals So 7b.

§ 59

Signal So 8 - H-Tafel -

- (1) Kennzeichnung des Halteplatzes der Zugspitze bei planmäßig haltenden Zügen

a) Ein schwarzes Rechteck mit weißem H



b) Bei elektrischen Zügen mit Stromabnehmer, eine auf der Spitze des Stromabnehmers befindliche Tafel mit weißem H auf schwarzem Grund



- (2) Das Signal So 8 ist ortsfest und steht... vom Gleis.
- (3) Wo das Halten der Züge nach der Zuglänge... muß, kann das Signal durch eine Tafel... schrift einer Achsenzahl... 40 N° „Halt für Reisezüge... Zug dieser Länge zu halten... gibt sie einen Anhalt für ihren Halteplatz.

Diese Ergänzungen werden... wandt, wenn das Halten der Züge... länge geregelt werden muß. Es... aufgestellt werden.

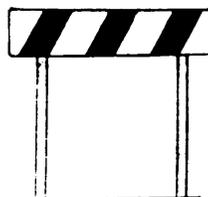
- (4) Das Signal So 8b wird nur dann angewandt, wenn... elektrischen Triebfahrzeugen beförderten Züge... halten müssen als die sonstigen Züge.
- (5) H-Tafeln sind zu beleuchten, solange der Betrieb es erfordert.

§ 60

Signal So 9 - Haltepunkttafel -

- (1)

Ein Haltepunkt ist zu erwarten



Eine schräg zum Gleis gestellte waagerechte weiße Tafel mit drei schwarzen Schrägstreifen

- (2) Ein Haltepunkt oder eine Haltestelle an...  
(3) Die Anordnung der Tafel rechts vom Gleis...  
(4) Die Tafel ist...  
(5) Die Tafel ist...

... wenn er infolge der...  
...  
...

HI  
100 102  
VI  
Lsp  
Ha  
Zg  
101 102

§ 61

(1) **Signal So 10 – Brandfackeltafel –**  
**Nicht feuern! – Aschkasten schließen!**



Eine auf der Spitze stehende quadratische gelbe Tafel mit schwarzem Rand und roter Brandfackel

- (2) Das Signal wird nach Anordnung der Direction aufgestellt zum Schutz besonders gefährdeter Streckenabschnitte (Behelfsbrücken, Waldstrecken) und der an der Strecke liegenden Betriebe der Holzindustrie, Treibstofflager und dgl.
- (3) Die Brandfackeltafel steht 50 m vor den Gefahrenstellen, deren Ende durch das Signal der Gegenrichtung angezeigt wird.
- (4) Das Signal ist ortsfest und wird nicht beleuchtet.
- (5) Beim Erkennen des Signals sind die Aschkasten und Rauchkammerspritzeinrichtungen zu bedienen.

§ 62

(1) **Signal So 11 – Isolierzeichen –**  
**Kennzeichnung der Grenze der Gleisisolierung**



Ein blaues Pfeilzeichen

- (2) Das Isolierzeichen gibt an, wo die Isolation beginnt, damit das Umstellen von Weichen nicht behindert wird.
- (3) Das Signal steht am Isolierrand. Ein weißer Pfeil zeigt mit den Zugfahrern in die Richtung der Isolation.

§ 63

(1) **Signal So 12 – Grenzzeichen**  
**Grenze bei zusammenlaufenden Gleisen, die nicht besetzt werden kann, ohne daß Bewegungsmöglichkeiten behindert werden**



Ein rotweißes niedriges Zeichen

- (2) Das Signal steht im Winkel zwischen den beiden Gleisen an der Stelle, wo die beiden Gleismitten einen Abstand von 3,50 m haben, und zwar entweder ein Grenzzeichen in der Mitte zwischen den beiden Gleisen oder je ein Grenzzeichen unmittelbar neben den inneren Schienen der beiden Gleise.

§ 64

(1) **Signal So 13 – Gefahranstrich –**

**Kennzeichnung fester Gegenstände, die wegen zu geringen Abstands vom Gleis Personen gefährden können**

- (2) Die Gefahrstellen sind durch weißen Anstrich so hervorgehoben, daß sie leicht erkannt wird.
- (3) Die Anstriche in der Nähe der Gleise müssen zwischen den Schienen über die Schienenoberkante durch weißen Anstrich hervorgehoben werden, wenn außerhalb des Regelbereichs 200 mm breite Seitenräume frei sind. Die Anstriche in die Lokomotiv- und

- (4) Die Anstriche sind auf dem Gleis auf eine größere Entfernung als auf dem Bahndamm, das Ende und die Mitte der Gefahrstellen zu setzen. Bei Tunneln genügt ein Anstrich.

HI  
101 102  
VI  
Lsp  
Ha  
Zg  
101 102

### Arbeit an Wegübergängen

#### Signal So 14 — Warnpfahl —

Warnung für den Anfang und das Ende einer Blinklichtschaltstrecke



Ein in waagerechter Teilung schwarz-weiß gestrichener Pfahl

- (2) Das Signal So 14 steht am Einschalt- und am Ausschalt- punkt einer Blinklichtschaltstrecke ohne Überwachungssignal.
- (3) Für Fahrten, die die Warnstrecke nicht ganz oder nur unter besonderen Bedingungen durchfahren dürfen (z.B. Sperrfahrten und Fahrten mit Kleinwagen), werden vom Amt besondere örtliche Anordnungen getroffen.
- (4) Das Signal So 14 wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet.

#### Signal So 15 — Warntafel —

Ein Überwachungssignal der Blinklichtanlage (Signal So 16) erwarten!



Eine rechteckige weiße Tafel mit drei waagerechten schwarzen Balken und weißen Rückstrahlern in den weißen Feldern

- (6) Das Signal So 15 steht hinter dem Einschalt- und Ausschalt- punkt einer Blinklichtschaltstrecke mit Überwachungssignal.

- (7) Die Entfernung zwischen dem Einschalt- und Ausschalt- punkt eines Wegübergangs stehenden Signal So 14 und dem Überwachungssignal So 16 muß dem Bremsweg für die Geschwindigkeit entsprechen.
- (8) Am Standort des Signals So 15 hat der Fahrer zu prüfen, ob Signal So 16 weißes Standlicht zeigt.
- (9) Leuchtet das weiße Standlicht des Signals So 16, ist der Wegübergang mit unverminderter Geschwindigkeit zu passieren.
- (10) Leuchtet das weiße Standlicht des Signals So 16 nicht, so muß die Geschwindigkeit bis zum Wegübergang auf mindestens 15 km/h ermäßigt und Achtungssignal (Signal Zp 1) gegeben werden.

#### Signal So 16 — Überwachungssignal der Blinklichtanlage —

Die Blinklichtanlage ist in Tätigkeit



Über einem schwarz und weiß schräg gestreiften Mastblech mit weißen Rückstrahlern in den weißen Feldern ein weißes Standlicht (Überwachungslicht)

- (11) Das Signal So 16 steht vor dem Wegübergang. Es zeigt an, daß die Blinklichtanlage technisch einwandfrei ist und mit unverminderter Geschwindigkeit befahren werden darf. Leuchtet es nicht, ist die Geschwindigkeit zu ermäßigen.



Das Signal So 16 steht vor dem Wegübergang. Es zeigt an, daß die Blinklichtanlage technisch einwandfrei ist und mit unverminderter Geschwindigkeit befahren werden darf. Leuchtet es nicht, ist die Geschwindigkeit zu ermäßigen.

HI  
101 102  
VI  
Lsp  
Ha  
Zg  
101 102



**Signal HI 100**

**Halt!**

Ein rotes Licht



(5)

**Signal HI 101**

**Fahrt frei!**

Ein grünes Licht



(6)

**Signal HI 102**

**Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 10 km/h oder auf eine durch besondere Anordnung festgesetzte Geschwindigkeit!**

Ein grünes Licht und ein gelbes Licht



**Lichtvorsignale (VI)**

Alle Rbd

§ 68

**Lichtvorsignale (VI)**

- (1) Die Signale VI 100, VI 101, VI 101/102 und VI 103 sind Lichtvorsignale älterer Bauart. Sie entsprechen den Nachzeichen der Formsignale Vf 0, Vf 1, Vf 1/2 und Vf 2.
- (2) Es gelten die Bestimmungen für Vorsignale in den §§ 3 (6), (7) und 4 sinngemäß.
- (3) Lichtvorsignale am Standort von Hauptsignalen sind dunkel, wenn das Hauptsignal „Halt“ zeigt.
- (4) Wegen der Vereinigung eines Lichtvorsignals mit einem Lichthauptsignal s § 67 (3).

(5)

**Signal VI 100**

„Halt“ erwarten!

Ein gelbes Licht



**Signal VI 101**

„Fahrt frei“ erwarten!



VI  
Lsp  
Ha  
Zg  
101-102



### Hauptsignalankünder (Ha)

Wenn ein zwischen Vorsignal und Hauptsignal behindert ist, können zwischen Haupt- und Vorsignal Hauptsignalankünder aufgestellt sein, um dem Lokomotivführer die Stellung des zugehörigen Hauptsignals anzuzeigen. Wo notwendig, sind mehrere Hauptsignalankünder aufgestellt.

(2)

#### Signal Ha 1

Das Hauptsignal zeigt „Halt“

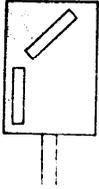


Ein Lichtstreifen steht senkrecht, an seinem oberen Ende zeigt ein zweiter waagrecht nach rechts

(3)

#### Signal Ha 2

Das Hauptsignal zeigt „Fahrt frei“



Ein Lichtstreifen steht senkrecht, an seinem oberen Ende zeigt ein zweiter nach rechts aufwärts

(4)

#### Signal Ha 3

Das Hauptsignal zeigt „Fahrt mit Geschwindigkeiten beschränkt“



Ein Lichtstreifen steht senkrecht, an seinem oberen Ende zeigt ein zweiter nach rechts aufwärts

### Signale älterer Bauart

Rbd Berlin

§ 71

### Signale an Zügen (Zg)

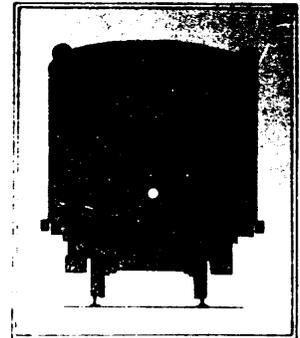
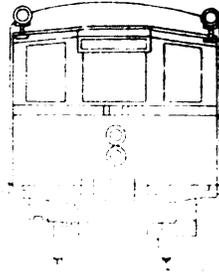
(1)

#### Signal Zg 101

Zugspitze für elektrische Züge bei der Fahrt auf eingleisiger Strecke oder auf dem richtigen Gleis einer zweigleisigen Strecke

Tageszeichen  
Kein besonderes Signal

Nachtzeichen  
Vorn in der Mitte am ersten Fahrzeug eine weiß leuchtende Laterne



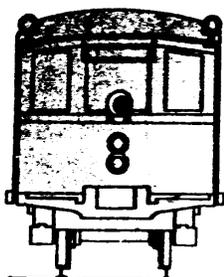
Signale für elektrische Züge

Signal Zg 102

Zugsignal für elektrische Züge bei der Fahrt auf falschem Gleis

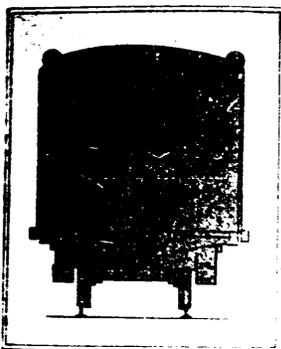
Tageszeichen

Vorn in der Mitte am ersten Fahrzeug eine runde rote Scheibe mit weißem Rand



Nachtzeichen

Vorn in der Mitte am ersten Fahrzeug eine rot leuchtende Laterne



(3) Die Signale Zg 101 und Zg 102 werden mit beiden Arten elektrischer Züge angewandt.

Anlage 1

Zeiten, in denen die Nachtzeichen anzuwenden sind (Beleuchtungszeiten)

Die Beleuchtungsdauer ist für mittlere Witterungsverhältnisse zu messen. Bei Nebel, Schneegestöber und dergl. hat sie entsprechend früher zu beginnen und später zu enden

| 1         |             | 2      |     | 3    | 4                                                                                                                                                                          |
|-----------|-------------|--------|-----|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Monat     |             | Beginn | Uhr | Ende | Bemerkungen                                                                                                                                                                |
| Januar    | 1. bis 15.  | 16.10  |     | 8.00 | Die angegebenen Beleuchtungszeiten gelten, soweit nicht die Betriebssicherheit oder die Wirtschaftlichkeit ein früheres Anzünden oder späteres Löschen erforderlich machen |
|           | 16. bis 31. | 16.40  |     | 7.50 |                                                                                                                                                                            |
| Februar   | 1. bis 15.  | 17.10  |     | 7.30 |                                                                                                                                                                            |
|           | 16. bis 29. | 17.40  |     | 7.00 |                                                                                                                                                                            |
| März      | 1. bis 15.  | 18.10  |     | 6.30 |                                                                                                                                                                            |
|           | 16. bis 31. | 18.40  |     | 5.50 |                                                                                                                                                                            |
| April     | 1. bis 15.  | 19.10  |     | 5.10 |                                                                                                                                                                            |
|           | 16. bis 30. | 19.40  |     | 4.40 |                                                                                                                                                                            |
| Mai       | 1. bis 15.  | 20.00  |     | 4.10 |                                                                                                                                                                            |
|           | 16. bis 31. | 20.20  |     | 3.50 |                                                                                                                                                                            |
| Juni      | 1. bis 15.  | 20.40  |     | 3.30 |                                                                                                                                                                            |
|           | 16. bis 30. | 20.50  |     | 3.30 |                                                                                                                                                                            |
| Juli      | 1. bis 15.  | 20.50  |     | 3.30 |                                                                                                                                                                            |
|           | 16. bis 31. | 20.30  |     | 4.00 |                                                                                                                                                                            |
| August    | 1. bis 15.  | 20.00  |     | 4.20 |                                                                                                                                                                            |
|           | 16. bis 31. | 20.30  |     | 4.50 |                                                                                                                                                                            |
| September | 1. bis 15.  | 20.00  |     | 5.10 |                                                                                                                                                                            |
|           | 16. bis 30. | 20.10  |     | 5.30 |                                                                                                                                                                            |
| Oktober   | 1. bis 15.  | 20.10  |     | 6.00 |                                                                                                                                                                            |
|           | 16. bis 31. | 20.10  |     | 6.30 |                                                                                                                                                                            |
| November  | 1. bis 15.  | 20.10  |     | 7.00 |                                                                                                                                                                            |
|           | 16. bis 30. | 20.10  |     | 7.30 |                                                                                                                                                                            |
| Dezember  | 1. bis 15.  | 20.10  |     | 8.00 |                                                                                                                                                                            |
|           | 16. bis 31. | 20.10  |     | 8.30 |                                                                                                                                                                            |

Sign system der Lichtsignale HI 1-HI 13

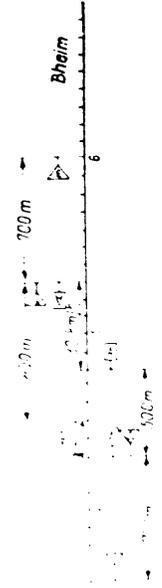
| von | auf   | V max | V 100 km/h | V 40/160 km/h |
|-----|-------|-------|------------|---------------|
|     | V max | HI 1  | HI 4       | HI 7          |
|     | V max | HI 2  | HI 5       | HI 8          |
|     | V max | HI 3  | HI 6       | HI 9          |
|     | V max |       | HI 12      | HI 13         |

Lichtstreifen  
 Lichtstreifen

Beispiele für das Signalisieren dicht hintereinander liegender Langsamfahrstellen

A. Eingleisige Strecke

(1) Es liegen dicht hintereinander eine 10-km/h- und eine 30-km/h-Langsamfahrstelle



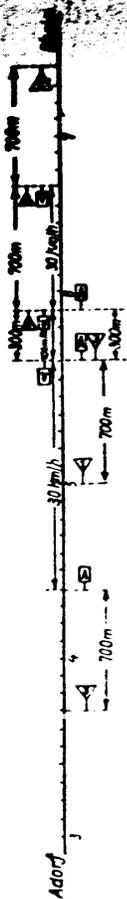
Richtung Adorf-Bheim:

Signal Lf 1 für die 30-km/h-Langsamfahrstelle wäre in km 4,1 aufzustellen und würde dann vor dem Signal Lf 2 für die 10-km/h-Langsamfahrstelle stehen. Da das den Lokomotivführer irreführen kann, wird es in km 4,3 neben dem Signal Lf 2 für die 10-km/h-Langsamfahrstelle aufgestellt. Der Bremsweg von 500 m ist ausreichend, da die Geschwindigkeit moderat wird.

Richtung Bheim-Adorf:

Signal Lf 1 für die 10-km/h-Langsamfahrstelle wäre in km 4,3 aufzustellen und würde dann vor dem Signal Lf 2 für die 30-km/h-Langsamfahrstelle stehen. Das ist aber nicht möglich. Der beste Ort für Signal Lf 1 ist in km 5,3. Signal Lf 2 für die 30-km/h-Langsamfahrstelle

(2) In einem längeren Langsamfahrabschnitt von 30 km/h liegt eine kurze 10-km/h-Langsamfahrstelle



**Richtung Adorf-Bheim:**

Signal Lf 1 für den zweiten 30-km/h-Langsamfahrabschnitt wird neben Signal Lf 2 für die 10-km/h-Langsamfahrstelle in km 5,7 aufgestellt. Der Bremsweg von 300 m genügt, da die Geschwindigkeit größer wird.

**Richtung Bheim-Adorf:**

Signal Lf 1 für die 10-km/h-Langsamfahrstelle muß in km 6,7 aufgestellt werden, die 10-km/h-Geschwindigkeit hat die gleiche Bremsmaß und der volle Bremsweg ist 300 m. Damit es nicht vor Signal Lf 2 für die 30-km/h-Langsamfahrstelle kommt, wird Signal Lf 2 für die 30-km/h-Langsamfahrstelle aufgestellt.

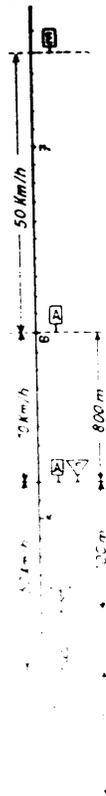
Signal Lf 1 für die zweite 30-km/h-Langsamfahrstelle wurde bei 100 m vor dem Signal Lf 2 aufgestellt, also 400 m vor dem Signal Lf 2 für die 10-km/h-Langsamfahrstelle. Signal Lf 2 für die 30-km/h-Langsamfahrstelle wurde bei 100 m vor dem Signal Lf 1 aufgestellt, also 400 m vor dem Signal Lf 1 für die 10-km/h-Langsamfahrstelle. Signal Lf 1 für die 10-km/h-Langsamfahrstelle wurde bei 100 m vor dem Signal Lf 2 aufgestellt, also 400 m vor dem Signal Lf 2 für die 30-km/h-Langsamfahrstelle.

**Anlage 2**

**B. Zweifelsige Straßen**

(3) Innerhalb einer längeren Langsamfahrstelle von 50 km/h liegt eine kurze Langsamfahrstelle von 10 km/h.

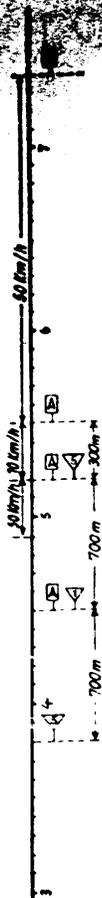
1. Fall: Bremsweg reicht überall aus.



Auf Signal Lf 3 für die erste Langsamfahrstelle von 50 km/h und für die Langsamfahrstelle von 10 km/h wird verzichtet, um eine Häufung von Signalen zu vermeiden.

Der übersichtlichen Anordnung wegen wird Signal Lf 1 für die auf die 10-km/h-Langsamfahrstelle folgende 50-km/h-Langsamfahrstelle neben Signal Lf 2 für die 10-km/h-Langsamfahrstelle in km 5,2 aufgestellt (sonst in km 5,3 vorgeschrieben).

Wäre Signal Lf 1 für die erste Langsamfahrstelle von 50 km/h bei km 4,1 und Signal Lf 2 am Anfang dieser Stelle bei km 4,8 aufgestellt, so würde Signal Lf 1 für die 10-km/h-Langsamfahrstelle bei km 4,5 stehen, also 300 m vor dem Signal Lf 2 für die erste Langsamfahrstelle. Das ist für den Lokomotivführer irreführend. Signal Lf 1 für die 10-km/h-Langsamfahrstelle muß, da die Geschwindigkeit herabzusetzen ist, unbedingt im Vorsignalabstand aufgestellt werden. Es wird also bei km 4,5 aufgestellt und unmittelbar daneben Signal Lf 2 für die erste Langsamfahrstelle von 50 km/h, 700 m davor, aufgestellt.



Für die auf die 10-km/h-Langsamfahrstelle folgende 50-km/h-Langsamfahrstelle muß ein Bremsweg von 300 m, da die Geschwindigkeit größer wird, Signal Lf 1 für die erste Stelle wird daher neben Signal Lf 2 für die 10-km/h-Langsamfahrstelle aufgestellt. Auf die Signale Lf 1 für die erste 10-km/h-Langsamfahrstelle und Lf 2 für die erste 50-km/h-Langsamfahrstelle

## ANLEITUNG

# Vorschriften für die Aufbewahrung, Prüfung und den Ersatz von Knallkapseln

### A. Aufbewahrung der Knallkapseln

(1) Der Empfang von Knallkapseln ist der Verteilungstelle durch Namensunterschrift zu bestätigen. Durch wiederholte Kontrollen ist der vollständige Bestand an Knallkapseln auf den einzelnen Dienstposten nachzuprüfen.

(2) Die Knallkapseln sind in Blechbüchsen an einem allen Beteiligten bekannten und leicht zugänglichen trockenen Ort, aber nicht in der Nähe eines Ofens, aufzubewahren; auf den Lokomotiven sind sie in einem Blech- oder Holzkasten unterzubringen.

Die Kapseln sind in Wellpappe oder ähnlichen Mitteln in den Behältern so zu verpacken, daß sie festliegen, ohne sich gegenseitig zu pressen.

Auf nicht abgestellten Lokomotiven oder auf unbesetzten Dienstposten dürfen keine Knallkapseln vorhanden sein.

Die Zugführer, Schrankenwärter, Streckenläufer, Streckenposten, Sicherungsposten und Kleinwagenführer haben im Dienst ihre Knallkapseln bei sich zu tragen oder unmittelbar an sich zu verpacken aufzubewahren. Zu diesem Zweck erhalten sie eine Blechbüchse oder eine Blechbüchse.

Die Knallkapseln sind außerhalb des Dienstes nicht mitgeführt zu werden. Es ist zu vermeiden, daß sie Unberufenen nicht zugänglich sind.

Die Knallkapseln sind in den Blechbüchsen in den Behältern so zu verpacken, daß sie festliegen, ohne sich gegenseitig zu pressen. Die Behälter sind mit dem Stempel

#### **Die Prüfung und Ersets der Knallkapseln**

- (7) Die Ämter fordern jährlich im Monat März insgesamt mindestens 10 Knallkapseln verschiedener Jahrgänge von den in ihrem Dienstbereich vorhandenen Dienststellen (Bf, Bm, Sfm, Sm, Bw, Rb-Baubetrieb usw) ein und prüfen sie auf ihre Gebrauchsfähigkeit, indem sie die Kapseln durch eine Lokomotive oder einen Wagen befahren lassen.
- (8) Treten bei der Probe Versager ein oder ist die Knallwirkung unzureichend, so ist der Jahrgang näher zu untersuchen und über das Ergebnis der Rbd zu berichten, die das weitere veranlaßt.
- (9) Das Öffnen der Knallkapseln ist gefährlich und muß vorsichtig gesagt.
- (10) Die Verwendung von Knallkapseln ist die Vorratsstelle unter Angabe der verbrauchten Stückzahl und der Vorratsstände zu melden. Der Zugführer vermerkt die Verwendung im Fahrbericht. Der Bestand ist bei der nächsten Vorratsstelle zu ergänzen.
- (11) Die Vorratsstellen erhalten zum Ersatz einen Reservebestand, dessen Hauptbestand für die anderen Dienststellen und für die Rbd festsetzt.

## **Übersicht**

**über die wesentlichen Änderungen  
des Signalbuchs – Ausgabe 1958 –  
gegenüber der Ausgabe 1950**

---

**Geschäftsführung: Technisches Zentralamt Berlin**

Druck: Zentrale Drucksachen-Leitstelle Dresden

---

**Verteilungsplan: wie Signalbuch**

#### **Vorbemerkungen**

Dieses Buch ist eine Anleitung für das Schaltfeld und die Übermittlungsweges. In Ergänzung des neuen Signalbuches sind die in der Zusammenfassung, sondern dient dem Zweck, den Verteilungsplan der eingetragenen Neuerungen. Man ist zu beachten, die Wertigkeit des neuen Signalbuches ist zu berücksichtigen, sowie spezielle Verteilungsanweisungen.







Die Vorteile des neuen Lichtsignalsystems sind so groß und seine Anwendungsgebiete so vielfältig, daß der Einbau der neuen Lichtsignale nicht nur auf Strecken mit automatischem Streckenblock und Zugbedienungsstellen beschränkt, sondern daß sie ganz allgemein in gleicher Weise auch auf anderen Strecken Verwendung finden werden. Die bisherigen Lichtsignale werden nach und nach die bisherigen Formhaupt- und Nebensignale, ferner die ihren Nachtzeichen entsprechenden Lichtsignale (Abschnitt 1) sowie die Lichtsignale des zwischenzeitlich auf dem Berliner Reichsbahn-Außenring eingeführten Versuchslichtsignalsystems ersetzt, so daß es bei der Deutschen Reichsbahn in der Perspektive ein einheitliches Lichtsignalsystem geben wird.

Diese Entwicklungsrichtung war dafür bestimmend, das neue Lichtsignalsystem, mit dessen Einbau auf einigen Strecken im Ruhrgebiet begonnen worden wird, im neuen Signalbuch an bevorzugter Stelle und zwar im 1. Abschnitt einzuordnen, während die vorhandenen Lichtsignale älterer Bauart als aussterbende Signale im 18. Abschnitt aufgeführt wurden.

In der Anlage 2 des Signalbuchs ist das neue Lichtsignalsystem im Zusammenhang dargestellt.

Zwischen Höchstgeschwindigkeit (Vmax) und Halt (0 km/h) sind drei Geschwindigkeitsstufen für 100, 60 und 40 km/h zweckmäßig, die den beim Befahren von Weichenbögen mit verschiedenen Radien zugelassenen Geschwindigkeiten entsprechen.

Ein Licht gestattet die Höchstgeschwindigkeit bis zum Standlicht. Dieses Signal zeigt außerdem an, daß bei

- a) einem grünen Standlicht (HI 1) die Höchstgeschwindigkeit bis zum nächsten Signal beibehalten werden darf,
- b) einem gelben Standlicht (HI 10) am nächsten Signal zu erwarten ist,
- c) einem grünen Blinklicht (HI 4) die Höchstgeschwindigkeit bis zum nächsten Signal auf 100 km/h zu erwarten ist,
- d) einem gelben Blinklicht (HI 7) die Höchstgeschwindigkeit bis zum nächsten Signal auf 60 km/h herabzusetzen ist.

Das für die Geschwindigkeitsbegrenzung bestimmte Hauptlicht (HI 4 und HI 7) bedeutet immer eine Höchstgeschwindigkeit bis zum folgenden Signal, und zwar bei grünem Blinklicht bis zu 100 km/h, bei gelbem Blinklicht auf 40 oder 60 km/h. Bei Standlichtern sind die Geschwindigkeiten (40 oder 60 km/h) nicht durch das Signal und dasselbe Signalbild genannt, da die Geschwindigkeit ab einzuhaltende Geschwindigkeit an dem Standlicht (40 oder 60 km/h) angezeigt wird und vom Lichtbild erkannt werden kann.

Bei einem Signal, das aus zwei Lichtern besteht, ist die Geschwindigkeit an, mit der vom Signal ab in den Weichenbereich gefahren werden darf, während das obere Licht die Geschwindigkeit signalisiert, die am nächsten Signal zu erwarten ist.

werden darf. Dem unteren gelben Licht (Geschwindigkeitsbegriff 40 km/h) kann ein gelb- oder ein grünleuchtender Lichtstreifen zugeordnet sein. Durch diese Symbole an Stelle von Zahlen werden die Geschwindigkeiten 60 bzw. 100 km/h angezeigt.

Die Schrägstellung von Signallichtern ist im neuen Signalsystem nicht mehr vorgesehen. Die Lichter sind stets senkrecht untereinander angeordnet, was sich mit Rücksicht auf das Regellichtraumprofil für die Form des Signaldürms und für die Aufstellung der Signale günstig auswirkt.

**22. Neues SB: § 6 (4)**

Diese Bezeichnung wurde aus der S-Bahnvorschrift (Dv 512) übernommen. Die an der Berliner S-Bahn verwendeten rot-weißen Mastschilder wurden zur Herbeiführung der Übereinstimmung mit den Mastschildern der übrigen Lichtsignale (§ 1 (6)) in weiß-rot-weiße Mastschilder geändert.

**23. Neues SB: § 6 (7), (8)**

**Altes SB: AB 39, 40**

Infolge der Erfindung wird der „Bremspfeil“ durch ein weißes Blinklicht ersetzt.

**3. Abschnitt. Zusatzsignale an Hauptsignalen**

**24. Neues SB: § 7 (1)**

**Altes SB: Signal Ve 5b**

Statt des bisher gelben Blinklichts zeigt das Ersatzsignal Zs 1b weißes Blinklicht. Die Abänderung war notwendig, weil gelbes Blinklicht mit anderer Bedeutung im neuen Lichtsignalsystem (§ 5, Signale HI 7, HI 8 und HI 9) vorkommen wird.

**25. Neues SB: § 7 (2)**

**Altes SB: AB 56**

Die Leuchtdauer des Ersatzsignals wurde von 90 auf 60 Sekunden herabgesetzt, um die gleiche Leuchtdauer wie bei der Regelung nach Hfd. Nr. 26 der Reichsbahn-Verordnung zu gewährleisten.

**26. Neues SB: § 7 (3)**

**Altes SB: AB 56**

Das Ersatzsignal Zs 1b ist eine sehr bedeutungsvolle Neuerung. Im Gegensatz zum bisherigen Signal Zs 1b zeigt das Ersatzsignal Zs 1b ein weißes Blinklicht. Die Abänderung war notwendig, weil gelbes Blinklicht mit anderer Bedeutung im neuen Lichtsignalsystem (§ 5, Signale HI 7, HI 8 und HI 9) vorkommen wird. Das Ersatzsignal Zs 1b ist ein sehr bedeutungsvolles Signal, das die Geschwindigkeit bis zum nächsten Signal signalisiert. Die Abänderung war notwendig, weil gelbes Blinklicht mit anderer Bedeutung im neuen Lichtsignalsystem (§ 5, Signale HI 7, HI 8 und HI 9) vorkommen wird. Das Ersatzsignal Zs 1b ist ein sehr bedeutungsvolles Signal, das die Geschwindigkeit bis zum nächsten Signal signalisiert.

Das Ersatzsignal Zs 1b ist ein sehr bedeutungsvolles Signal, das die Geschwindigkeit bis zum nächsten Signal signalisiert.

... daß ein möglicherweise in einen besetzten Streckenabschnitt per-  
sönlich abgefahrener Zug das Aufblinken des Ersatzsignals am folgenden  
Hauptsignal auf sich bezieht, obwohl es für den vorausgefahrenen Zug  
ist.

**28. Neues SB: § 7 (C)**

Wegen der besonderen Bedeutung und des bestehenden unmittelbaren  
Zusammenhangs wurde die in FV § 38 (6) enthaltene Bestimmung, nach  
der ein Zug auf Ersatzsignal den anschließenden Weichenbereich mit  
höchstens 30 km/h befahren darf, neu aufgenommen. Die FV werden ent-  
sprechend berichtigt.

**29. Neues SB: § 7 (5) 2. Absatz**

Da das Ersatzsignal auch an Hauptsignalen angewandt wird, wenn an-  
schließend kein Weichenbereich vorhanden ist (z. B. Blockstellen), war die  
Aufnahme dieser neuen Bestimmung notwendig.

**30. Neues SB: § 8**

Altes SB: AB 23

Die bisher nur in der AB 23 des alten SB behandelte M-Tafel wurde als  
Signal Zs 2 in das neue SB aufgenommen und in die Zusatzsignale an  
Hauptsignalen eingereiht.

Als neue Bestimmung wurde aufgenommen, daß der Zug erst nach dem  
Anhalten mündlich zur Vorbeifahrt beauftragt werden darf. Außerdem  
wurde die Geschwindigkeit geregelt.

**31. Neues SB: § 9**

Siehe auch IId Nr 8.

Die Ziffern des § 9 tragen den Sternchenvermerk „Trotz aufbewahrt in  
Anordnung in Kraft“.

Die R-Tafel werden vorwiegend solche Formate benutzt, die keine  
keine Flankenschutzaufgaben zu erfüllen haben und an den Rangier-  
rangierrangiert werden muß.

Die R-Tafel entkleidet sie des Rangierhaltens. Die Rangierhaltens-  
lungen an diesen so gekennzeichneten Formaten sind nicht zulässig.  
vorbeifahren dürfen.

Auf kleinen Bahnhöfen ohne Rangierlokomotiven, die an den Haupt-  
ten Strecken liegen, können auch Hauptlokomotiven eingesetzt werden.  
gaben die R-Tafel erhalten. Sie wird aber nur bei Vorbeifahrt  
fahrten stattfinden, für die das Hauptsignal Flankenschutz aufweist.

**32. Neues SB: § 10**

Altes SB: AB 24

Der bisher nur in der AB 24a des alten SB behandelte Rangierhaltens-  
wurde als Signal Zs 4 in das neue SB aufgenommen und in die Zusatz-  
signale an Hauptsignalen eingereiht.

**33. Neues SB: § 11**

Altes SB: AB 25

Das bisherige Signal Fw 101 zeigte an, daß der Zug die Geschwin-  
digkeit herabzusetzen hatte, ließ aber nicht erkennen, ob die Ge-  
schwindigkeit herabzusetzen war, weil der Zug sich in einem Weichen-  
bereich befand, der für den vorausgefahrenen Zug besetzt war, oder  
weil der Weichenbereich für den vorausgefahrenen Zug besetzt war,  
weil der Weichenbereich für den vorausgefahrenen Zug besetzt war,  
weil der Weichenbereich für den vorausgefahrenen Zug besetzt war.

digkeitsbeschränkung nicht erkennen (anschließender Weichenbereich,  
Stumpfgleiseinfahrt oder besonders frühes Halten).

Das neue Signalbuch bringt eine Trennung zwischen der zusätzlichen Ge-  
schwindigkeitssignalisierung und der Anzeige eines frühen Haltens und  
sieht hierfür folgende neue Signale vor:

**Zs 5 Geschwindigkeitsanzeiger und**

**Zs 6 Frühhaltanzeiger.**

Der Geschwindigkeitsanzeiger mit der Kennzahl 3 wird angewandt, wenn  
ein Zug höchstens mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h einfahren soll.  
Die Kennzahl 6 wird nur bei Fernhauptsignalen angewandt und gilt für  
den anschließenden Weichenbereich.

Durch den Frühhaltanzeiger wird signalisiert, daß ein Zug wegen Einfahrt  
in ein Stumpfgleis, ein teilweise besetztes Gleis oder in ein anderes Gleis  
erheblich früher zum Halten gebracht werden muß als bei der Einfahrt  
in die übrigen Gleise.

Beide Signale werden nicht besonders vorangekündigt. Sie werden aber  
von den Hauptsignalen zu zeigen, die ohne Zusatzsignalisierung keine höhere  
Geschwindigkeit zulassen, und zwar

der Geschwindigkeitsanzeiger nur an den Signalen Hf 2, Hl 3a, Hl 6a,  
Hl 9a, Hl 11a oder Hl 102;

der Frühhaltanzeiger nur an den Signalen Hf 2, Hl 12a und Hl 102.

Die neuen Signale Zs 5 und Zs 6 weichen sich auf die Flüssigkeit des Be-  
triebszustandes auswirken, weil durch sie die Aufgabe signalisiert werden,  
den Zug durch das Hauptsignal zu führen, wo der Zug nicht  
stehen bleibt, sondern weiter zu fahren. Das Nähere hierfür wird  
in der FV geregelt.

**4. Abschnitt: Gleissperrsignal**

Das Gleissperrsignal (G) zeigt die Freigabe der Gleise an, die der  
Zug besetzen darf. Es wird durch die Freigabe des Hauptsignals  
abgewechselt auf

**4. Abschnitt: Gleissperrsignal**

**1. Signal: V-Signale**

Die V-Signale sind in der Anlage 1 des Signalbuches dargestellt. Die  
Freigabe des Hauptsignals (H) wird durch die Freigabe des Haupt-  
signals (H) signalisiert. Die Freigabe des Hauptsignals (H) wird durch  
die Freigabe des Hauptsignals (H) signalisiert.

Die V-Signale sind in der Anlage 1 des Signalbuches dargestellt. Die  
Freigabe des Hauptsignals (H) wird durch die Freigabe des Haupt-  
signals (H) signalisiert. Die Freigabe des Hauptsignals (H) wird durch  
die Freigabe des Hauptsignals (H) signalisiert.

Die V-Signale sind in der Anlage 1 des Signalbuches dargestellt. Die  
Freigabe des Hauptsignals (H) wird durch die Freigabe des Haupt-  
signals (H) signalisiert. Die Freigabe des Hauptsignals (H) wird durch  
die Freigabe des Hauptsignals (H) signalisiert.

Die V-Signale sind in der Anlage 1 des Signalbuches dargestellt. Die  
Freigabe des Hauptsignals (H) wird durch die Freigabe des Haupt-  
signals (H) signalisiert. Die Freigabe des Hauptsignals (H) wird durch  
die Freigabe des Hauptsignals (H) signalisiert.

geplant. Bisher hatten die Signale Ve 4b (neu Ra 12) und Ve 6 die gleiche Bedeutung, so daß die Vereinigung im neuen Rangierhaltungs- und Rangierfahrtsignal aus Ersparisgründen geboten war. Auch die Zahl der Signale wurde dadurch verringert.

**36. Neues SB: § 13**

Altes SB: Signale Ve 3a '4a

Vom bisherigen Gleisperrsignal (Ve 3, Ve 4) bilden die Formgleisperrsignale im neuen Signalbuch eine eigene Gruppe (4. Abschnitt). Als „Gleisperrsignal“ wird nur noch das Formsignal mit der Abkürzung Gsp bezeichnet. Das bisherige Lichtgleisperrsignal Ve 3b ist als Lichtsperrsignal (Lsp) in den 18. Abschnitt (aussterbende Signale) übernommen worden. Das bisherige Signal Ve 4b ist in den 11. Abschnitt „Signale für den Rangierdienst“ als Rangierfahrtsignal Ra 12 eingereiht worden, weil es nur für Rangierfahrten gilt.

**37. Neues SB: § 13 (5)**

Altes SB: AB 55

Diese Bestimmung gibt die Möglichkeit, Gleisperrsignale nach Anwendung des Amtes nicht zu beleuchten, wenn sie betrieblich nicht benötigt werden.

**38. Neues SB: § 13 (8), (16)**

In der Praxis hat sich gezeigt, daß einzelne Gleisperrsignale nur zeitweise in der Fahrverbotstellung (Gsp 0) zur Herstellung eines Flankenschutzes benötigt werden und in der übrigen Zeit entbehrlich sind. Um in dieser überwiegenden Zeit an ihnen bei aufgehobenem Fahrverbot (Gsp 1) ohne besonderen Auftrag mit Rangierabteilungen vorbeifahren zu können, wird es mit der in Ziff. (16) dargestellten „Knochenbohle“ ausgestattet. Ein so gekennzeichnetes Signal Gsp 1 gilt stets als Fahrauftrag bzw. als Zustimmung. Hierdurch tritt eine Entlastung des Weichenwärters ein.

**39. Neues SB: § 13 (12), (13)**

Altes SB: AB 52

Die geänderten Bestimmungen sind für den Rangierbetrieb eine bedeutende Neuerung. Die alte Vorschrift, nach der das Signal Ve 4a nicht als Fahrauftrag an den Lokomotivführer unbegleiteter und nicht als Zustimmung an den Rangierleiter begleiteter Rangierabteilungen gelten konnte, war für die Flüssigkeit des Rangierbetriebs sehr hinderlich. Auch die Ausnahmebestimmung, daß bestimmte im Bahnhofsbuch und in der Lokomotivfahrordnung näher bezeichnete Formgleisperrsignale in den Rangierabteilungen Ve 4a Fahrauftrag an den Lokomotivführer unbegleiteter Rangierabteilungen bedeutete, hat die Schwierigkeiten nicht beseitigt.

Den Überlegungen, die zu den neuen Bestimmungen in den §§ 12, 13 und (13) geführt haben, lag das Bestreben zugrunde, durch Signal Gsp 1 sowohl unbegleiteten als auch begleiteten Rangierabteilungen Fahrauftrag bzw. Zustimmung zu erteilen. Es mußte aber festgestellt werden, daß eine nachfolgende Rangierabteilung auf ein zurückgesetztes zurückgestelltes Gleisperrsignal vorbeifahren, ohne daß die Rangierabteilung nur Fahrt Auftrag oder Zustimmung gegeben hätte. Dies ist bisher nur dadurch gebannt, daß auf die Gleisperrsignale

(jetzt Rangierhaltungs- und Rangierfahrtsignal Ra 12) mit Vorrücksignal (jetzt in abgeänderter Form Rangierfahrtsignal Ra 12) aufgesetzt wurden. Diese Lösung war unbefriedigend. Sie kostete viel Geld und Material und brachte eine Vermehrung von Signalen und Lichtpunkten auf den Bahnhöfen. Nunmehr wird für alle allein stehenden Gleisperrsignale einheitlich zugelassen, daß das Signal Gsp 1 als Fahrauftrag oder Zustimmung des Wärters gilt, wenn der Lokomotivführer bzw. der Rangierleiter vor der Verwendung des Signals aus der Stellung Gsp 0 in die Stellung Gsp 1 die für ihn gültige Stellung einwandfrei wahrgenommen hat. Das heißt aber nicht, daß er die Stellbewegung am Signal unbedingt verfolgen muß. Durch die Neuregelung wird die Signalisierung eindeutiger, das Rangiergeschäft flüssiger, und viele Zweifel, besonders beim Lokomotivpersonal, werden beseitigt, die bisher beim Signal Ve 4a (jetzt Gsp 1) hinsichtlich des Fahrauftrags bestanden haben.

**40. Neues SB: § 13 (14) 2. Absatz**

Die neue Bestimmung soll dem Weichenwärter die Möglichkeit geben, den Fahrauftrag bzw. die Zustimmung zurückzunehmen, wenn z. B. die Durchführung der Rangierfahrt verzögert und ein anderer Betriebsvorgang dringlicher geworden ist.

**41. Neues SB: § 13 (17)**

Für die Kennzeichnung der abgelegten Gleisperrsignale konnte das Signal Gsp 1 nicht mehr verwendet werden, weil dieses nunmehr unter den Bedingungen des § 13 Ziffern (12) und (13) als Fahrauftrag bzw. Zustimmung gilt. Diese erhöhte Bedeutung konnte dem entsprechenden Signal an der Gleisperrstelle nicht beigemessen werden, weil im Zusammenhang mit dem Anlegen einer Gleisperrstelle einer Rangierabteilung niemals Fahrauftrag erteilt werden kann. Deshalb wurde zur Kennzeichnung der abgelegten Gleisperrstelle das neue Signal Gsp 2 eingeführt.

**5. Abschnitt. Zusätzliche Signale bei elektrischer Zugförderung**

**12. Neues SB: § 13 (17)**

Altes SB: El-Signale

Diese Bestimmung ist neu. Sie regelt die zusätzlichen Signale bei elektrischer Zugförderung. Die Signale sind klarer gefaßt und übersichtlicher geordnet. Weitergehende Einzelheiten sind im Anhang angegeben.

**6. Abschnitt. Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten**

**14. Neues SB: § 13 (18)**

Altes SB: Talsignale

Diese Bestimmung ist neu. Sie regelt die zusätzlichen Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten. Die Vorschriften sind im Anhang angegeben.

... (vor 1935 Teilfahrten) deutlich herauszustellen. Wesent-  
liche Änderungen sind nicht eingetreten.

### 7. Abschnitt. Langsamfahrtsignale

**46. Neues SB: § 19 (4)** **Altes SB: AB 98**  
In besonderen Fällen usw die Möglichkeit zu haben, die Geschwindig-  
keit im Interesse der Durchlaßfähigkeit, besonders der eingleisigen  
Strecken, nur um ein Mindestmaß herabzusetzen, wurde auch die Ge-  
schwindigkeitskennziffer 0 für 30 km/h neu aufgenommen. Die Auf-  
hebung der Geschwindigkeitskennziffern 2 und 8 für 20 bzw. 30 km/h  
wurde bereits durch Einzelverfügung angeordnet.

**47. Neues SB: § 19 (6)**  
Die Bestimmungen über die Signalisierung mehrerer dicht hintereinander  
liegender Langsamfahrtsstellen mit Beispielen für ihre Anwendung wurden  
vom MIV schon im Jahre 1955 herausgegeben und in den "Betriebs- und  
Mittelungen" der Reichsbahndirektionen veröffentlicht. Sie sind nunmehr  
mehr im neuen Signalbuch enthalten.

**48. Neues SB: § 19 (9)**  
Die Notwendigkeit zur Aufnahme einer Bestimmung, daß die Langsam-  
fahrtscheibe in zwingenden Fällen auch in einem kürzeren Abstand als  
dem Bremsweg der Strecke aufgestellt werden darf, ergab die Praxis.  
Die Anordnung, daß die Reichsbahndirektionen die Anwendung ge-  
nehmigen müssen, gibt die Gewähr, daß nur in besonderen Ausnahmefäl-  
len beschränkt bleiben wird.

**47.**  
Die Bestimmung über das links aufgestellte Signal II 2  
wurde in der Praxis kaum angewandt.  
Sie wurde daher in diesem Signalbuch gestrichelt.

**48. Neues SB: §§ 20, 21**  
Im Zuge der Neuordnung der Signale nach ihrer Zusammenhangbarkeit  
wurden die Langsamfahrtsignale für vorübergehend eingerichtete Lang-  
samfahrtsstellen mit den bisherigen Kennzeichen für ständige Geschwin-  
digkeitsbeschränkung zu einer Signalkategorie zusammengefaßt.

**Neues SB: § 20 (3c)**  
Dieses nach einer früheren Verfügung...  
Verfahren wurde nunmehr...

### 8. Abschnitt. Schutzhaltensignale

**49. Neues SB: §§ 22-27**  
Die Bestimmungen...  
Signale Ve 1, Ve 2 und Ve 7 sind in den Sh-Signalen...

rwar Ve 1 in Sh 2, Ve 2 in Sh 3 und Ve 7 in Sh 2. Hiermit wurde ein  
seit langer Zeit bestehendes Bestreben verwirklicht, Signale mit gleichem  
Bild und gleicher Bedeutung in einem Signal zu vereinigen. Dadurch  
konnte außerdem die Anzahl der Signale verringert werden. Eine weitere  
bereits seit 1936 gültige wesentliche Vereinfachung ist die obgenannte  
Verwendung der Wärterhaltverschiebe, die künftig nur noch von tech-  
nischen Dienststellen bei Bauarbeiten oder aus besonderen Anlässen  
aufgestellt und auf Betriebsstellen nicht mehr vorgehalten wird. Die  
Bestimmungen über die Verwendung des Knallsignals wurden erwei-  
ternd und eindeutiger als bisher gefaßt.

### 9. Abschnitt. Signale für das Zugpersonal

**51. Neues SB: § 28 (3)** **Altes SB: AB 161**  
Neu ist, daß Signal Zp 1 auch vor dem Ingangsetzen von Reisezügen  
zu geben ist, ausgenommen bei Reisezügen, die am Bahnsteig am vorge-  
schriebenen Halteplatz halten.  
Die Abgabe des Achtungssignals vor dem Befahren von Drehscheiben  
und vor der Einfahrt in Lokomotivschuppen ist nunmehr als bindende  
Vorschrift übernommen worden.

Außerdem ist die Abgabe des Achtungssignals zur Bestätigung der  
Wahrnehmung eines Durchfahrauftrags für den Lokomotivführer ver-  
bindlich geworden.

**52. Neues SB: § 29 (6), (11)** **Altes SB: Signal Zp 5, AB 165**  
Nunmehr gibt der Lokomotivführer das Notsignal nicht nur, wenn  
eine Gefahr droht, sondern auch, wenn er Gefahr erkennt, auf die er durch Abgabe des  
Notsignals aufmerksam machen kann.  
Die große Bedeutung ist dadurch noch besonders herausgestellt worden,  
daß es für alle Eisenbahner, die es wahrnehmen, für gültig erklärt worden  
ist.

**53. Neues SB: § 30 (1)** **Altes SB: Signale Zp 6, Zp 7, Zp 8, Hr 1 - Hr 3**  
Die Signale Zp 6 und Zp 8 sind entfallen, da für ihre An-  
wendung das neue Signal Zp 7 dagegen  
Abfahrtsignal Zp 9b.

**54. Neues SB: § 31 (1)** **Altes SB: Signale Zp 6, Zp 7, Zp 8, Hr 1 - Hr 3**  
Die Signale Zp 6 und Zp 8 sind entfallen, da für ihre An-  
wendung das neue Signal Zp 7 dagegen  
Abfahrtsignal Zp 9b.

### Zp 9

Bei der Einfahrt...  
Signal des...  
Zp 9a

ist als **Wetterung** das **erkleutete Lichtsignal** aufgenommen worden, das bereits bei der Berliner S-Bahn angewandt wird. Es wird von Aufsichten gegeben, die wegen ihrer vielseitigen Aufgaben an einem festen Standort gebunden sind.

Neu ist, daß Signal Zp 9a von der örtlichen Aufsicht bei Reisezügen stets angewandt wird. Die Anwendung bei anderen Zügen ordnet wie bisher die Direktion an.

Die neue Aenderung, daß Signal Zp 9a nur an den Lokomotivführer zu geben ist, wenn sich der Zugführer am Zugschluß befindet, trägt dem Fahren von Einmannzügen Rechnung.

55. —

56. —

**57. Neues SB: § 31 (5), 2. Absatz**

Da nach FV § 38 der Lokomotivführer bei unsichtigem Wetter gehalten ist, die Geschwindigkeit des Zuges zu ermäßigen, wenn er den Standort der Signale nicht mit Sicherheit bestimmen kann, darf ihm bei unsichtigem Wetter kein Auftrag zur Fahrzeitkürzung durch Signal Zp 10 erteilt werden.

**10. Abschnitt. Aufforderungssignale zum Pfeifen und Läuten**

**58. Neues SB: §§ 33-35**

Altes SB: Kennzeichen K 7a, K 7b, K 7c, K 7d, K 7e

Die früheren Kennzeichen für das Geben von Aufforderungssignalen wurden in einer Signalgruppe mit der gemeinsamen Bezeichnung **PI-Signale** zusammengefaßt.

**59. Neues SB: § 33(1)**

Das bereits durch Einzelverordnungen vorgeschriebene Geben von Aufforderungssignalen an Fahrzeuge ohne Läuteeinrichtung, die durch die Aufsicht gegeben, wurde nunmehr im SB vereinheitlicht.

**60. Neues SB: § 33(2)**

Es wurde eindeutig festgelegt, daß die **PI-Signale** auch für die Aufforderung an Kleinwagen zu geben sind.

**61. Neues SB: § 34 (1)**

Altes SB: Kennzeichen K 7a

Die Bestimmungen über die frühere Pfeiftafel (**K 7a**) haben nunmehr verändert. Das Signal heißt jetzt **PI 1** — Pfeiftafel vor **Gebührgang**.

**62. Neues SB: § 34 (3), (5)**

Altes SB: Kennzeichen K 7a

Das neue Signal **PI 2** ersetzt das bisherige **K 7a** unter Vorbehalt des Läutens. Während bisher eine eindeutige Verpflichtung zum Wiederholen des Achtungsignals nur bei unsichtigem Wetter bestand, muß nunmehr vor dem Wegübergang grundsätzlich erneut gepfiffen werden, nach Bedarf sogar mehrfach.

**63. Neues SB: § 34 (6)**

Altes SB: AB 257

Das bisher in Verbindung mit den Kennzeichen **K 7b, 7c** und **7d** vorgesehene **Wiederholungszeichen** wird nunmehr unter den gleichen Bedingungen (planmäßiger Halt von Zügen zwischen Signal und Wegübergang) bei Signal **PI 2** angewandt. Es gilt wie bisher nur für einen durchfahrenden Zug.

**64. Neues SB: § 35**

Altes SB: Kennzeichen K 7b, K 7d, K 7e

Die bisherige **Läutetafel K 7b** ist entfallen. Beginn und Beendigung des Läutens werden nunmehr stets durch die neuen Signale **PI 3** (eine Kombination zwischen der früheren Pfeiftafel **K 7a** und der Durchläutebeginntafel **K 7d**) und **PI 4** (alt **K 7e**) angeordnet. Während die bisherigen Kennzeichen **K 7d** und **K 7e** nur den Beginn und das Ende des Durchläutens bestimmten, sieht das neue Signal **PI 3**, ähnlich wie beim früheren Kennzeichen **K 7e**, zusätzlich ein zweimaliges Pfeifen (am Standort des Signals **PI 3** in Führung vor dem Wegübergang) vor. Die Tafel mit dem schwarzen **P** des Signals **PI 3** hat somit dieselbe Bedeutung wie das Signal **PI 2**.

**11. Abschnitt. Signale für den Rangierdienst**

**65. Neues SB: § 36(1)**

Altes SB: AB 186, 187

Als Folge der Aenderung der Bestimmung, daß Rangiersignale gleichzeitig hörbar und sichtbar zu geben sind, wird dem Stellwerkswärter gestattet, die Signale **Ra 1** und **Ra 2** nur sichtbar zu geben. Die Verwendung der Signale **Ra 1** und **Ra 2** ist nunmehr dem Wärter jetzt grundsätzlich vorgeschrieben, wenn eine gute optische Signalaufnahme und ein gutes Gehör vorhanden sind. Die Signale **Ra 1** und **Ra 2** auf die hörbaren Zeichen sind nunmehr nur noch dann zu geben, wenn in der Praxis als berechtigt angesehen werden kann.

Die Anwendung einer Rangierabteilung an Fahrzeuge oder feste Anlagen, die bisher nur in der Praxis dazu übergegangen, die Entfernung in Wagenlängen zu messen, ist nunmehr durch die Entfernung in Wagenlängen festgelegt. Die Anlagen sind nunmehr als gut bewahrt und wurde

**67. Neues SB: § 37 (9), (10)**

**Altes SB: AB 195, 195a**

Für eine Umfaltung der Abdrückgeschwindigkeit bei den Lichtsignalen Ra 7 und Ra 8 in zwei Stufen besteht kein Bedürfnis. Die bisherige Stufe 1 ist daher entfallen. Die Signale Ra 7 und Ra 8 entsprechen jetzt der bisherigen Stufe 2.

**68. Neues SB: § 37 (12), (13)**

Neu aufgenommen wurde das Signal Ra 9, da es in der Praxis vorkommt, daß eine Rangierabteilung zurückziehen muß, weil Wagen nicht entkuppelt werden konnten oder andere Umstände es erforderlich machen. Durch Signal Ra 9 wird die Signalaufnahme beschleunigt. Die frühere Signalgebung durch Ra 1 führte besonders bei langen Rangierabteilungen zu Zeitverlusten.

**69. Neues SB: § 38**

**Altes SB: AB 274**

Das bisherige Kennzeichen K 10 wurde als Signal Ra 10 in die Gruppe der Signale für den Rangierdienst aufgenommen, in die es sachlich gehört.

**70. Neues SB: § 39 (1)**

**Altes SB: Seite 136**

Das Wartezeichen K 11 wurde als Rangierhaltssignal (Ra 11) in die Gruppe der Signale für den Rangierdienst eingereiht. In der Signalbezeichnung und -bedeutung kommt jetzt klarer zum Ausdruck, daß eine Rangierabteilung halten muß, wenn kein Auftrag zur Vorbeifahrt erteilt wird.

**71. Neues SB: § 39 (1), (4) (5)**

**Altes SB: AB 275, 276**

Neben dem gelben W (Ra 11a) wurde als neues Signalbild ein weißes W (Ra 11b) aufgenommen. Ein gelbes W wird stets in Verbindung mit einem Rangierfahrtsignal (Ra 12) oder auf Anordnung der Direktion mit einem Signal Ra 12 und gleichzeitig mit einem Gleisperrsignal angewandt. Fahrauftrag bzw. Zustimmung werden im Rangierfahrtsignal Ra 12 stets durch das Rangierfahrtsignal und nur im Sonderfall durch ein weiteres Auftragsignal erteilt. An einem weißen W werden wie früher an K 11 Wartezeichen durch Fahrauftrag mündlich oder durch Signal Ra 12 erteilt. Die Zustimmung durch Hochhalten des Armes oder durch mündliche Mitteilung ist, daß die Zustimmung zur Vorbeifahrt erteilt werden darf.

**72. Neues SB: § 39 (3)**

**Altes SB: Seite 136**

Bei Dunkelheit wird ein gelbes W stets, ein weißes W in der Regel durch Leuchten. Wo auf der Bahn ein Signalort vorhanden ist, wird die Richtung

**73. Neues SB: § 39 (6)**

**Altes SB: AB 274**

In dieser neuen Bestimmung kommt klarer als bisher zum Ausdruck, daß eine Rangierabteilung nicht zu halten braucht, wenn die Zustimmung des Wärters oder die Zustimmung des Wärters und der Fahrauftrag des Rangierfahrts schon bei Annäherung an Signal Ra 11 gegeben werden.

**74. Neues SB: § 39 (7)**

**Altes SB: AB 277**

Künftig wird Signal Ra 11a stets in Verbindung mit Signal Ra 12 angewandt. Wo die Direktion es in besonderen Fällen für erforderlich hält, kann Signal Ra 11a mit Signal Ra 12 in Verbindung mit dem Gleisperrsignal angewandt werden. Signal Ra 11b wird stets alleinstehend (ohne Signal Ra 12) angewandt.

**75. Neues SB: § 40 (1)-(5)**

**Altes SB: Seite 46 und 48, AB 59**

Dem Rangierhaltssignal folgt als neues Lichtsignal in der Gruppe der Signale für den Rangierdienst das Rangierfahrtsignal Ra 12. Es bedeutet bei unbegleiteten Rangierabteilungen Fahrauftrag und bei begleiteten Rangierabteilungen Zustimmung des Wärters und ersetzt damit das bisherige Vorrücksignal (Ve 6). Das Vorrücksignal ist weggefallen und durch Besetzung des oberen linken Lichtes das Rangierfahrtsignal Ra 12 geschaffen worden. Das alte Lichtgleisperrsignal Ve 4b ist ebenfalls im neuen Rangierfahrtsignal Ra 12 aufgegangen. Mit dem Rangierfahrtsignal wird Rangierabteilungen Auftrag bzw. Zustimmung gegeben, an einem Rangierhaltssignal vorbeizufahren. Es wird auch angewandt in Verbindung mit einem Halt zeigenden Hauptsignal oder alleinstehend zur Aufhebung des durch ein Lichtperrsignal (Lsp) gegebenen Fahrverbots oder mit Genehmigung der Direktion auch in anderen Fällen alleinstehend, wenn hierzu ein betriebliches Bedürfnis besteht, z. B. beim Umsetzen von S-Bahn-Zügen. Wenn das Signal erlischt, bevor die Spitze der Rangierabteilung daran vorbeigefahren ist, wenn mehrere Rangierabteilungen halten und wenn das Signal versagt, gelten die für das alte Vorrücksignal geltenden Bestimmungen.

**12. Abschnitt. Weichensignale**

**76. Neues SB: § 41 (2)**

**Altes SB: AB 158**

Die Verwendung von Rückstrahlern (Katzenaugen bzw. Rückstrahlfolien) ist vorgeschrieben, um die Weichensignale auch bei Dunkelheit zu erkennen.

**77. Neues SB: § 41 (3)**

**Altes SB: Seite 82 und 84**

Die Weichensignale für den gebogenen Zweig zeigen, daß ein Zug durch den gebogenen Zweig anzeigt. Die Weichensignale für den gebogenen Zweig sind zusammengefaßt. Die Weichensignale für den gebogenen Zweig sind zusammengefaßt. Die Weichensignale für den gebogenen Zweig sind zusammengefaßt. Die Weichensignale für den gebogenen Zweig sind zusammengefaßt.

...dabei gibt es nur zwei Signale für einfache Weichen  
Kreuzungsweichen, und zwar

- Wa 1 = gerader Zweig,
- Wa 2 = gebogener Zweig.

80. Neues SB: § 43 (3)-(6)      Altes SB: Seite 86

Die Signale an doppelten Kreuzungsweichen tragen die Bezeichnungen  
Wa 3 - Wa 6. Sonst hat sich nichts verändert.

81. Altes SB: AB 156, 157, 159

Diese Bestimmungen über die Anweisung der Weichen mit Signallaternen  
wurden nicht wiederaufgenommen, da sie reine Bauvorschriften sind.

### 13. Abschnitt. Signale an Zügen und Nebenfahrzeugen

82. Neues SB: § 44 (1), (3), (7), (8).      Altes SB: Seite 116 AB 224, 225

§ 44 (1), (7), (8)

Ein besonderes Kleinwagen-Signal gibt es nicht mehr. Es ist in den Za-  
Signalen aufgegangen. Kleinwagen und Kleinwagen mit Anhänger fahren  
bei Tag kein besonderes Signal und bei Dunkelheit

- an der Spitze auf mehrgleisiger Strecke      1 weißes Licht,
- auf eingleisiger Strecke und beim Befahren  
des falschen Gleises      1 rotes Licht,
- am Schluß das Nachtzeichen des vereinfachten Zug-  
schlusses      1 rotes Licht.

Schwere Nebenfahrzeuge, z B Krafttrottenwagen, Gleisstopfmaschinen,  
Schotterbetreinemaschinen und dgl, führen bei Tag und bei Dunkelheit  
das Signal Zg 4 - Vereinfachtes Schlußsignal -.

81. Altes SB: AB 196

Die Bestimmung AB 196 wurde nicht wiederaufgenommen, weil die im  
Beleuchtungskalender (Anlage 1) und in der Bestimmung 81 (7) der 7. Um-  
punkt der Anwendung der Nachtzeichen für alle Signale gleichermaßen  
vorgeschrieben ist.

82. Altes SB: AB 211, 212, 217

Auf die Übernahme dieser Bestimmungen wurde verzichtet, weil die  
Beibehaltung kein Bedürfnis besteht.

83. Altes SB: AB 224

Die für die Fahrbahnbeleuchtung vorgesehene Leuchte für Kraftfahr-  
zeuge wurde nicht erwähnt, weil sie nicht zu sehen ist.  
Es ist vorgesehen, diese Bestimmung in die Kleinwagen-  
Bestimmung zu übernehmen.

84. Neues SB: § 44 (2)

Unter c) wurden im Signalbuch ursprünglich die Weichenzeichen für  
-befehlswagen erwähnt. Der bereits im B...

angetrieb und seine mögliche Verbreitung sind...  
die Aufnahme der für diesen Betrieb bestehenden...  
in die Betriebsvorschriften. Damit bei Weichen...  
Steuer- oder Befehlswagen voran verkehren, auch die...  
auf der Strecke zu erkennen ist, wurde...  
Nachtzeichen der Signale Zg 1 und Zg 2 auch bei Tage...

85. Neues SB: § 44 (3), (4), (7)

Mit dem Signal Zg 1b und Zg 2b ist ein neues Signal...  
spitzensignal, aufgenommen worden. Es soll auf Strecken mit...  
gängen ohne technische Sicherung geführt werden, die mit verkehrs...  
Straßen parallel laufen, weil das Zweilichtspitzensignal vom Stra...  
benutzer als Lichter eines Kraftfahrzeuges angesehen werden...  
Diese Verwechslungsmöglichkeit kann für das Überqueren der B...  
strecke an Wegübergängen ohne technische Sicherung eine Gefahr...  
deuten, die durch das Dreilichtspitzensignal ausgeschaltet wird. Auf  
welchen Strecken dieses Signal geführt wird, bestimmt die Direktion.

86. Neues SB: § 45 (3)      Altes SB: Seite 108

Für Güterzüge wird die Erkennbarkeit des Zugschlusssignals von vorne  
gefordert. Die bisherige 200-m-Grenze ist entfallen. Bei Reisezügen ist den  
internationalen Vereinbarungen Rechnung getragen worden. Im Binnen-  
verkehr wird angestrebt, die Sichtbarkeit des Zugschlusssignals auch bei  
Reisezügen von vorne beizubehalten.

### 14. Abschnitt. Signale an einzelnen Fahrzeugen

87. Neues SB: § 46 (2)

Neu aufgenommen wurde, daß das Nachtzeichen des Rangierlokomotiv-  
signals auch nachts weiter auch am Tage anzuwenden ist, wenn die  
Sichtweite nicht als 100 m beträgt.

88. Neues SB: § 47 (1), (2), (3)      Altes SB: Seite 118, AB 226a, 227

Das Signal für das Signal Fz 2 wurde erweitert auf besetzte Begleter-  
wagen, z B für die Begleterwagen der Eisenbahnen und Bauzugwagen sowie auf  
Besatzungswagen für kulturelle, soziale und technische  
Zwecke. Dies geschieht mit dem Zweck, alle Wagen zu erfassen, bei  
denen es sich um kulturelle, soziale, wirtschaftliche Einrichtungen zu  
handelt.

89. Neues SB: § 48 (1), (2), (3)

Die Bestimmung über die Signale Fz 3 und Fz 4 aus festem  
Nachtzeichen wurde nicht wiederaufgenommen, weil die Sichtbarkeit der Signale stets zu ge-  
währleisten ist.

Die Bestimmung über die Signale Fz 3 und Fz 4 wurde einheitlich auf  
Nachtzeichen beschränkt.

**15. Abschnitt. Leitsignale**

**98. Neues SB: § 50**

**Altes SB: Seite 72, AB 120, 121, 122**

Das **Bahnschild** ist weggelassen. Die Benachrichtigung über das **Ruhen des Betriebes** und die **Zurücknahme eines Abläutesignals** erfolgen **fernmündlich**. Auf das **Signal** kann **verzichtet** werden. Die **fernmündliche Benachrichtigung** ist bei der **Rücknahme eines Abläutesignals** auch **eindeutig**, besonders wenn auf **zweigleisiger Strecke** **Züge in beiden Richtungen** **abgeblüet** wurden.

**99. Neues SB: § 49 (3)**

**Altes SB: Seite 72**

Beim **Gefahrssignal** wurden die **Glockenschläge** von **sechsmal** auf **viermal** **dieselbe Anzahl** **verringert**.

**99. Neues SB: § 49 (3)**

**Altes SB: AB 126**

Die **Zurücknahme des Gefahrssignals** erfolgt **fernmündlich**, weil sie damit **eindeutiger** **übermittelt** wird.

**16. Abschnitt. Rottenwarnsignale**

**99. Neues SB: § 50 (2)**

**Altes SB: AB 113**

Die **Verwendung von Einklangsignalhörnern** ist nicht mehr **zugelassen**; es **müssen stets Mehrklangsignalhörner** **verwendet** werden.

**99. Neues SB: § 51 (2)c**

Um **klar abzugrenzen, wann Signal Ro 1** und wann die **Signale Ro 2** oder **Ro 3 zu geben** sind, ist die **Bestimmung** **aufgenommen** worden, in welchen **Fällen** bei **Arbeiten im Gefahrenbereich** zwischen den **Gleisen** oder **neben den Gleisen** das **Signal Ro 1** **anzuwenden** ist.

**99. Neues SB: § 51 (5), (6)**

**Altes SB: AB 114**

Das **Fahnschild** wurde als **Signal Ro 4** **aufgenommen**. **Gleisbreite** wurde **der Standort** **des Signals** **festgelegt**.

**17. Abschnitt. Sonstige Signale**

**96. Neues SB: § 53**

**Altes SB: AB 228**

Die **Schachbretttafel** wird nicht nur bei **Hauptbahnhöfen** **an den Hauptgleisen**, sondern **bei allen Hauptbahnhöfen** **an den Hauptgleisen** **rechts neben oder über dem Gleis** **steht**.

**97. Neues SB: § 54 (2)**

Eine **Vorsignaltafel** wird nicht **aufgestellt**, wenn **ein Signal** **am Mast** **eines Lichtsignals** **steht** und **das Signal** **so** **angeordnet** **ist**, **daß ein Halt** **ausreichend** **vor dem Signal** **überfahren** **wird**.

**98. Neues SB: § 54 (3)**

Als **neue Bestimmung** wurde **aufgenommen**, **daß** **einzelne** **einzelgleisigen Betrieb** **mit** **einzelgleisigen** **zu** **kennzeichnen**, **das** **nicht** **unmittelbar** **rechts** **von**

**99. Neues SB: § 55 (6)**

**Vorsignale**, die **an** **einem** **Hauptsignal** **stehen**, **und** **Vorsignale** **wird** **nicht** **durch** **Baken** **angekündigt**.

**100. Neues SB: § 56 (3)**

**Altes SB: AB 229**

Bei **ungünstigen** **Sichtverhältnissen** **ist** **die** **Trapeztafel** **zu** **benutzen**, **es** **von** **der** **Direktion** **angeordnet** **ist**.

**101. Neues SB: § 58 (4)**

**Altes SB: AB 204b**

Das **Signal So 7b** **wird** **auf** **eingleisiger** **Strecke** **nicht** **angewandt**.

**102. Neues SB: § 59 (5)**

**Altes SB: AB 268**

Die **Beleuchtung** **des** **Signals** **So 8b** **ist** **nunmehr** **ebenso** **geregelt**, **wie** **das** **Signal** **So 8a**.

**103. Neues SB: § 61**

Die **Brandackelttafel** wurde **erstmalig** **als** **Signal** **mit** **den** **notwendigen** **betrieblichen** **Bestimmungen** **im** **Signalbuch** **aufgenommen**. **In** **der** **Praxis** **wurde** **diese** **Tafel** **bereits** **vielfach** **angewendet**, **jedoch** **fehlte** **bisher** **ihre** **Anerkennung** **als** **Signal**.

**104. Neues SB: § 62**

Zur **Benennung** **der** **Grenze** **der** **Gleisisolierung** **wurde** **das** **Isolierzeichen** **als** **Signal** **So 11** **neu** **aufgenommen**. **Dieses** **Signal** **ist** **notwendig**, **weil** **bei** **neuen** **Sicherungsanlagen** **das** **Umstellen** **von** **Weichen** **und** **Signalen** **vom** **Freisen** **isolierter** **Gleisabschnitte** **abhängig** **ist**.

**105. Neues SB: § 65 (1)**

**Altes SB: K 14**

Das **alte** **zwei-Kantelchen** **K 14** **heißt** **jetzt** **Signal** **So 14 - Warnpfahl** - **Signal** **mit** **folgenden** **Änderungen**:

**106. Neues SB: § 65 (5)-(13)**

Die **neuen** **Signale** **dienen** **der** **Erhöhung** **der** **Betriebssicherheit** **an** **Wegübergängen**. **Ein** **Warnpfahl** **wird** **in** **Brennweite** **vor** **dem** **Wegübergang** **aufgestellt**, **an** **den** **die** **roten** **Blanklichter** **für** **die** **Straßenbenutzer** **zu** **Wegübergängen** **steht** **oder** **nicht**. **Es** **wird** **ihm** **also** **signalisiert**, **ob** **er** **mit** **der** **zulässigen** **höheren** **oder** **unteren** **Geschwindigkeit** **befahren** **darf**. **Die** **roten** **Blanklichter** **werden** **in** **Abhängigkeit** **von** **der** **vor** **dem** **Wegübergang** **stehenden** **Leuchte** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** **muß**. **Durch** **die** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **stehende** **Leuchte** **werden** **die** **Leuchtkantelchen** **ausgeschaltet**, **so** **daß** **es** **zu** **dem** **Wegübergang** **hinter** **dem** **Warnpfahl** **ein** **hohes** **oder** **ein** **niedriges** **Maß** **zurückzusetzen** <

...entsprechend der son-  
...wie angegeben auf  
...Bei Sichtbehinderung  
...und dem Überwachungs-  
...§ 61 (2) aufgeführt.

...bestens bewährt. Sie  
...Ausmaß bei der DB verwendet werden.

**18. Abschnitt: Von den Abschnitten 2—17 abweichende  
und in ihnen nicht enthaltene Signale**

**197. Neues SB: § 66 (1)**

**Altes SB: ESO Seite 142**

Der 18. Abschnitt entspricht dem Anhang zur ESO im alten SB und ent-  
hält diejenigen Signale, die nur noch während einer gewissen Übergangs-  
zeit verwendet werden, mit denen jedoch keine weiteren Anlagen und  
Fahrzeuge mehr ausgerüstet werden dürfen.

**100. Neues SB: § 67 (1), § 68 (1)**

Hier wurden Lichthaupt- bzw. Lichtvorsignale bisheriger Bauart auf-  
genommen, die den Nachzeichen der Formhaupt- bzw. Formvorsignale  
entsprechen. Bei der Bezeichnung dieser Signale wird durch „HL“ oder  
„VT“ zum Ausdruck gebracht, daß es sich um Lichtsignale handelt, wäh-  
rend die Nummern 100, 101, 101.102 und 102 den um 100 erhöhten Num-  
mern der Formsignale entsprechen.

**100. Neues SB: § 67 (2), § 68 (2)**

Auf Bestimmungen für Haupt- und Vorsignale im 2. Abschnitt, die auch  
für Lichtsignale des 18. Abschnitts gültig sind, wurde hingewiesen und  
damit eine Wiederholung der Bestimmungen vermieden. Unter „Sinn-  
gemäß“ ist zu verstehen, daß Bestimmungen für Formsignale, soweit sie  
auf Lichtsignale anwendbar sind, auch für letztere gelten.

**110. Neues SB: § 69**

Die Bestimmungen für das Lichtsperrsignal (altes Signal Ve 3b) und das  
Hauptsperrsignal wurden im § 69 zusammengefaßt.

- Bei der Aufhebung des Fahrverbots für Rangierabteilungen erscheinen:
- a) nach Verlöschen des alleinstehenden Lichtsperrsignals das Signal Ra 12
  - b) nach Verlöschen des Hauptsperrsignals die Signale Hl 100 und Ra 12.
- Der Haltbegriff für Züge bleibt also bestehen.

Da das Signal Lsp in der weiteren Entwicklung nach Einführung des ab-  
soluten Haltbegriffs entbehrlich ist (s. Rd. Nr. 8), wurde es im 18. Ab-  
schnitt aufgenommen.

**111.** Die im neuen SB nicht wiederaufgenommenen Signale und Nach-  
zeichen des alten AzSO werden besetzt und die in den Abschnitten 2 bis 17  
Signale der Abschnitte 2 bis 17 ersetzt.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/18 : CIA-RDP80T00246A053800370001-4

**Page Denied**

25X1

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/18 : CIA-RDP80T00246A053800370001-4